MARYNARZ POLSKI



ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 16 — 31 grudnia 1947 r.

CENA zł. 20.—

Nr. 30

DZIŚ W NUMERZE: O nowy typ marynarza. S/s Warszawa tonie. Orzeł Arktyki

2 TYGODNIE NA WYBRZEŻU

— *„Ratuj się kto może" — a jeśli ktoś nie może się sam uratować, powinien poprosić o tę małą przysługę Wydział Holowniczo - Ratowniczy GALu, który onegdaj zakończył prace przy norweskim s/s „Lilly I"*

Statek ten podczas szalejącego sztormu został wyrzucony na brzeg i dla ściągnięcia go trzeba było przekopać kanał długości ok. 400 metrów. Ludziom, biorącym udział w akcji ratowniczej, przybyły z pomocą „Bawół", „Żubr" i „Czapla" — trzy holowniki, które wymuliły kanał, niezbędny dla ściągnięcia niezbyt wiotkiej „Lilly". Ponieważ gdański Wydział Holowniczo-Ratowniczy był mocno tymi pracami „wypompowany", sprowadzono dodatkowe pompy z oddziału szczecińskiego i przy ich pomocy odpompowano ładownię i maszynownię, zalane przez fale.

Zgodnie z życzeniem norweskiego armatora, „Lilly" — w towarzystwie „Żubra" — udała się do Kopenhagi dla dokonania potrzebnego remontu.

* * *

Marynarze mają nieraz dziecinne pomysły, które wypływają nie tyle z młodzieńczego ich nastawienia, ile z głębokiej troski o dobro dziecka.

Z inicjatywy załogi m/s „Batory" powstał fundusz budowy „Domu Dziecka Marynarza" przeznaczonego dla sierot po marynarzach zaginionych w czasie wojny. Załoga „Batorego" zorganizowała zbiórkę, która już w pierwszym etapie przyniosła sumę 400 dolarów. Suma ta po krótkim czasie urosła do kwoty 8 mili. złotych.

Szlachetna inicjatywa nie pozostała bez echa i załogi innych statków pośpieszyły również z ofiarowaniem swej pomocy.

* * *

W obozach olimpijskich trwają przygotowania do zbliżających się międzynarodowych zawodów sportowych o mistrzostwo świata. Jak się w ostatniej chwili dowiadujemy w olimpiadzie tej nie wezmą jednak udziału porty polskie, które po ostatnich rekordach okazały się bezkonkurencyjne. Przewidziany plan wykonano w 115%, a Gdynia, Gdańsk, Ustka i Szczecin w długodystansowych przeładunkach z przeszkodami osiągnęły w doskonałym czasie wynik ca 868 000 t. węgla.

Skład naszej reprezentacji wkrótce poważnie wzmocni się o nowego młodego zawodnika, rokującego jak najlepsze nadzieje — Darłowo, które, jak już wspomnieliśmy, ostatnio, rozpocznie w najbliższym czasie swój pierwszy przeładunek.

* * *

Trzymanie języka za zębami nie zawsze jest cnotą — czasem jest to tylko dowód nieznajomości ...języka obcego. Aby umożliwić osobom różnych narodowości wzajemne porozumiewanie się polski uczony, dr. Zamenhoff opracował międzynarodowy język — esperanto.

W Gdyni w lokalu Polskiego Związku Zachodniego powstał Oddział Polskiego Związku Esperantystów. Ponadto prof. Toczyski zorganizował przy miejscowym gimnazjum i liceum handlowym kurs jęz. esperanto. Zdołano również nawiązać kontakt z szeregiem obcych krajów, z których napływają już liczne korespondencje.

Kto wie — może niektórzy dyplomaci nie mogą dojść do porozumienia właśnie z powodu nieznajomości esperanto...?

* * *

Statek szwedzki „Banana" przywiózł do portu gdyńskiego 333 konie dla Związku Samopomocy Chłopskiej. Ogółem w grudniu ma przybyć blisko 5000 koni norweskich, które m. in. i tym różnią się od amerykańskich, że przywożone są w stanie żywym i surowym, nie zaś w puszkach jako konserwy... „wieprzowe".

* * *

Nie od razu „Kraków" załadowano, gdyż po pierwsze w czasie ładowania w Cherbourgu wybuchł strajk robotników portowych, a po drugie dlatego, że ładunek składał się aż z pięciu 17 tonowych dźwigów portalowych, przeznaczonych dla portu szczecińskiego. Wobec tych trudności przybycie „Krakowa" zostało nieco opóźnione.

* * *

„Ale im sprawili łaźnię!" — powiedział ktoś, z zachwytem oglądając urządzenia sanitarne, wybudowane dla robotników portowych przez Centralę Węglową w Nowym Porcie.

Oprócz nowoczesnej łaźni z natryskami, zorganizowano jednocześnie punkt sanitarny, stację opieki nad matką i dzieckiem, oraz przedszkole dla dzieci robotniczych.

W roku przyszłym planuje się budowę wielkiej świetlicy, która powstanie kosztem 8 milionów złotych.

* * *

Przy Wyższej Szkole Handlu Morskiego w Sopocie zostało zorganizowane Wyższe Studium Administracyjno - Gospodarcze jako uczelnia likwidacyjna po Akademii Nauk Politycznych. Program wykładów obejmuje 9 przedmiotów, oraz jeden z czterech języków obcych do wyboru.

Absolwenci WSAG otrzymają prawo do I kategorii urzędnika, co nie należy jeszcze identyfikować z I kategorią kart aprowizacyjnych.

* * *

Jeśli Panna jest zbyt wylewna i nie potrafi się pohamować, wówczas staje się koniecznym zbudowanie odpowiedniej tamy. W pobliżu Gdańska, w miejscowości Panna, znajdują się na ukończeniu prace nad budową takiej właśnie tamy, która (t. zn. tama, a nie Panna), pozwoli na osuszenie kilku tysięcy hektarów żyznej ziemi.

* * *

Wszystko jest względne: o ile klapa w teatrze jest bardzo niemile widziana, o tyle jest nie do pomyślenia, aby t. zw. szleandy mogły pracować bez klapy. Przy pogłębianiu basenów portowych w Gdańsku bagrownica „Małż", czerpiąca z dna piasek, ładuje go w żelazne barki, zwane właśnie szleandami, które wypłynąwszy na otwarte morze wysypują ładunek przy pomocy wspomnianych klap. „Małż" wydobywa 200 m. kw. mułu i piasku na godzinę. Jak z tego wynika przy współpracy szleandy „duet" ten stanowi „Małż"(eństwo) doskonale.

bis.

Wszystkim naszym Czytelnikom

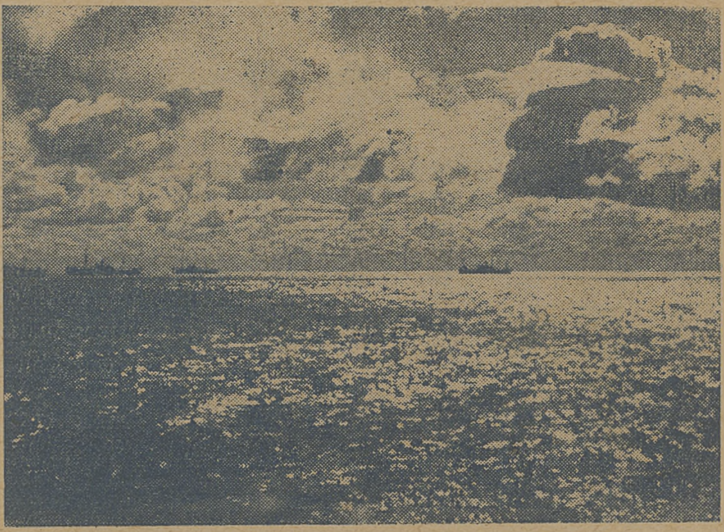
przesyłamy najserdeczniejsze życzenia

Wesołych Świąt

i pomyślnego

Nowego Roku

Redakcja i Administracja
„MARYNARZA POLSKIEGO"



Nie wszystko kurczy się od zimna: komunikacja na liniach żeglugowych mimo nastania sezonu zimowego rozwija się pomyślnie i został opracowany plan morskich połączeń na miesiąc grudzień, styczeń i luty. W myśl tego planu zostanie utrzymana stała komunikacja ze Szwecją, Belgią, Anglią, Nowym Jorkiem, Ameryką Południową i portami Lewantu.



Słowo „adept" nie pochodzi bynajmniej od czasownika „deptać". Uczniowie Państwowej Szkoły Morskiej np. są młodymi adeptami morza, a jednak, sądząc z uśmiechniętych twarzy swych partnerek (patrz wyżej) bynajmniej w tańcu nie tupią i nie stąpają po ich zgrabnych (bez wątpienia) nóżkach. Bal powyższy odbył się w 27 rocznicę istnienia Szkoły Morskiej, rokrocznie uroczyście obchodzonej przez jej wychowanków.

U PROGU NOWEGO ROKU

OFICEROWIE, PODOFICEROWIE, MARYNARZE!

Rok 1947 dobiega końca. U progu Nowego Roku warto rzucić okiem wstecz dla zdania sobie sprawy i rachunku z naszych prac i osiągnięć za upływający okres, oraz uświadomić sobie wytyczne i zadania na nowy etap naszej pracy.

Rok 1947 był dla naszego Narodu i Państwa rokiem dalszej stabilizacji politycznej i gospodarczej, rokiem umacniania Polski Ludowej.

Rok ten był okresem wielkiego wysiłku robotnika polskiego, chłopa i inteligenta na drodze realizacji planu gospodarczej i kulturalnej odbudowy Kraju, na drodze dźwigania Odrodzonej Ojczyzny ku lepszej, świetlanej przyszłości.

Z osiągnięć swych Lud Polski może być dumny; z ufnością i głęboką wiarą w swoje siły może spoglądać we własne Jutro.

Odbudowa przemysłu, rolnictwa, transportu, naszych portów wzdłuż szerokiego dostępu do morza, kult pracy, osiągnięcia w dziedzinie odbudowy, szkolnictwa, oświaty, kultury — wszystko to są rezultaty, wagi i wartości, których długie szeregi i kolumny cyfr nie są w stanie w dostatecznym stopniu odzwierciedlić i uwypuklić.

Odrodzona Marynarka Wojenna, uzbrojona pięść Polski Ludowej na morzu w tym pierwszym roku realizacji 3-letniego planu gospodarczego i wielkiego wyścigu pracy nie pozostawała w tyle i dotrzymywała kroku rzeszom ludzi twórczego, owocnego wysiłku.

Wyszkoliliśmy i udoskonaliliśmy nasze marynarskie kadry, uporządkowaliśmy porty, prowadziliśmy wytężonymi siłami kampanie morskie, wykonaliśmy wszystkie postawione przed nami zadania.

Mogliśmy to uczynić tylko dzięki obywatelskiej, patriotycznej postawie korpusu oficerskiego, podoficerskiego i marynarskich szeregów, dzięki gorącemu umiłowaniu Odrodzonej Ojczyzny, Bandery i Polskiego Morza, dzięki ofiarnej pracy i rzetelnej służbie.

Bilans naszych osiągnięć niech będzie wyrazem tego, że w nowy okres naszej pracy wchodzimy zaprawieni w trudzie dnia codziennego, w pracy i służbie dla Kraju.

Pomni ofiarnie przelanej krwi w obronie i o wyzwolenie Polski, Jej dostępu do morza, wierni najpiękniejszym naszym tradycjom morskim, związani braterstwem broni, umiłowaniem prawdziwej wolności i pokoju z marynarzami i żołnierzami radzieckimi, narodami słowiańskimi i wszystkimi miłującymi wolność i pokój narodami, stać będziemy na straży naszych morskich rubieży, niepodległości Ludowej Polski. Stać będziemy tym silniej i wytrwalej, im silniejszymi będą zakusy imperialistów amerykańskich na pokój świata. Bowiem silną jest nasza świadomość, że tylko droga polityki, którą kroczymy, może nieść pokój wszystkim ludziom dobrej woli.

Niech rok 1948 będzie dla Was, Oficerowie, Podoficerowie i Marynarze okresem jeszcze większych osiągnięć i sukcesów w tej pracy i służbie. Niech dla Was i dla Waszych Rodzin będzie rokiem wszelkiej pomyślności.

Gdynia, w grudniu 1947 r. *DOWÓDZTWO MARYNARKI WOJENNEJ.*

Kochani Marynarze!

Święta tegoroczne są już trzecimi świętami od czasu całkowitego wyzwolenia Kraju. Jeszcze przed trzema laty wielu z Was nie wiedziało, jak się potoczą ich losy i gdzie ich zapędzi wielki, dziejowy sztorm. W duszy każdego z Was żarzyły się gorące węgle pragnienia, aby jak najprędzej pokonać wroga, stanąć do pracy na morzu i służyć pod polską banderą. I oto Bóg wysłuchał Waszych modlitw: pragnienia Wasze zostały zrealizowane. Dzięki bohaterstwu żołnierza radzieckiego, żołnierza i marynarza polskiego, odzyskaliśmy szeroki dostęp do morza. Podziękujcie Bogu w czasie Świąt, kochani marynarze, za to, żeście wyszli cało z hitlerowskiego pogromu, a następnie za to, żeście dostąpili zaszczytu noszenia munduru polskiego marynarza.

Wielu z Was czytało z pewnością „Wiatr od Morza" Żeromskiego i niewątpliwie wczuło się w intencje autora. Wiatr od morza — to duch Nowej Polski, która zrozumiała potęgę i znaczenie morza dla Polski. Wiatrem od morza jesteście Wy, wszyscy polscy marynarze. Pamiętajcie o tym, że właśnie na Was zwrócone są oczy całego Ludu Polskiego, baczcie, abyście nie zawiedli pokładanych w Was nadziei. Pogłębiajcie swoją świadomość obywatelską, wiedzę fachową, poczucie dyscypliny, rozwijajcie swoją tężyznę i sprawność fizyczną.

Z okazji Świąt Bożego Narodzenia, jak również Nowego Roku, składam Wam, jako Wasz kapelan, najserdeczniejsze życzenia łask i błogosławieństwa Bożego.

Ks. KOŁAKOWSKI TOMASZ
Kapelan Marynarki Wojennej
Poseł na Sejm R. P.

O NOWY TYP MARYNARZA

W warunkach pokojowego rozwoju Polski Ludowej na Odrodzonej Marynarce Wojennej spoczywa „...doniosłe zadanie obrony 500-km. granicy morskiej...".

Marynarka Wojenna „...ponosi odpowiedzialność za to, aby od strony morza nikt nie wtargnął do naszego domu — do naszej Ojczyzny..." (z przemówienia Marszałka Polski, Michała Żymierskiego z dnia 26 marca 1946 r.)

Wykonanie tego zadania wymaga od oficerów, podoficerów i szeregowców Marynarki Wojennej dalszego pogłębiania świadomości obywatelskiej, stałego doskonalenia fachowo-wojskowej i politycznej wiedzy.

Dla skutecznego osiągnięcia tego celu wojskowe i obywatelskie wychowanie całego składu osobowego odrodzonej Marynarki Wojennej ma szczególnie ważne znaczenie.

Ustrój demokracji ludowej w Polsce jakościowo zmienił wewnętrzną treść stosunków społecznych i stworzył warunki dla rozwoju społeczeństwa nowego typu. Wysiłek ludu pracy położył podwaliny planowego i świadomego kierowania przez Państwo i świadomą część społeczeństwa wychowaniem człowieka nowego typu, pozbawionego niewolniczej psychiki i czującego się gospodarzem swego własnego domu — jakim jest jego Ojczyzna.

Demokracja Ludowa wkroczyła na drogę wychowania człowieka pozbawionego nałogów i pozostałości, stworzonych przez poprzednie stosunki społeczne, przez ustrój kapitalistyczny, spotęgowany sześcioletnią okupacją niemiecką.

Odrodzona Marynarka Wojenna — zbrojne ramię ludu polskiego na morzu, stojąc na straży historycznych zdobyczy Narodu nie jest izolowana od reszty społeczeństwa, lecz jest ściśle z nim związana. Wszystko co się odnosi do społeczeństwa w jednakowym stopniu, odnosi się do Marynarki Wojennej, składowej części tej ostoi demokratycznej Rzeczypospolitej, jaką jest Jej siła zbrojna.

Polska Marynarka Wojenna złotymi zgłoskami wpisała swoje chlubne dzieje i tradycje do historii oręża polskiego. Bohaterska obrona Westerplatte, Oksywia i Helu, bohaterskie zmagania polskich marynarzy na morzach i oceanach całego świata rozsławiły imię Polaka daleko poza granicami naszego kraju. Te najlepsze tradycje miłości Ojczyzny, bohaterstwa, odwagi i męstwa marynarza polskiego należy pogłębiać i wszczepiać nowemu narybkowi marynarzy.

Te tradycje łącznie z bojowymi tradycjami Polski walczącej pod okupacją niemiecką i łącznie z tradycjami Odrodzonego Wojska Polskiego sprawiają, że społeczeństwo patrzy z dumą na banderę swojej Marynarki Wojennej.

Przyjmując i pogłębiając najlepsze tradycje, jednocześnie należy wypowiedzieć stanowczą walkę starym, zakorzeniałym nawykom i pozostałościom, hańbiącym mundur marynarza.

Głębokie, postępowe przemiany odbywające się w łonie społeczeństwa polskiego, są uwarunkowane świadomą działalnością ludzi zwalczających stare poglądy i nawyki, zastępujących je nowymi, postępowymi poglądami. Nowy postępowy światopogląd i psychika łączą w sobie wszystko co było najlepszego w przeszłości, dbając o jego rozwój i czyniąc nas spadkobiercą wszystkiego, co postępowe.

Walka o stworzenie marynarza nowego typu, to walka między nowym nurtem a starym, to walka o pogłębienie chlubnych tradycji Odrodzonego Wojska Polskiego i Marynarki Wojennej — to walka ze starymi nawykami: rzekomą apolitycznością, starym stosunkiem do służby i pracy, z fałszywym romantyzmem i wreszcie z nadmiernym używaniem alkoholu. To doniosłe zadanie wychowania marynarza nowego typu przede wszystkim spada na barki każdego dowódcy, każdego oficera Odrodzonej Marynarki Wojennej.

Oficer i podoficer Ludowej Marynarki Wojennej — to ludzie nowego typu. Pod żadnym warunkiem nie mogą oni zostać tylko ograniczonymi specjalistami wojskowymi. Podstawową ich cechą jest zdolność organicznego połączenia w sobie głębokiej wiedzy wojskowej z pełnym uświadomieniem i wiedzą polityczną. Doświadczenia minionej wojny wyraźnie wskazują na to, że sukcesy bojowe są nierozdzielnie związane ze świadomością polityczną i wysokim moralno-bojowym duchem wojska, że najbardziej wartościowymi dowódcami byli tacy oficerowie i podoficerowie, którzy umiejętnie łączyli działania bojowe z politycznym i wojskowym wychowaniem swoich podwładnych. Także w czasie pokoju niemożliwe jest dowodzenie i kierowanie wszystkimi dziedzinami działalności podwładnych bez poważnej i głębokiej pracy nad pogłębieniem swojej ideowo-politycznej wiedzy. Dowódca bez poważnej, politycznej wiedzy nie podoła zadaniu wyrobienia odpowiednich cech moralnych i nie przełamie złych i szkodliwych nawyków swych podwładnych.

Tylko właściwa i głęboka praca wychowawcza całego korpusu oficerskiego i podoficerskiego zdoła wytworzyć marynarza nowego typu, marynarza świadomego swego zadania w służbie dla Polski Ludowej, marynarza, który zdecydowanie odrzuci wszystkie stare naleciałości i nawyki, gotowego bez wahania stanąć do walki o Polskę Ludową.

Stale dbając o wychowanie swoich podwładnych, dowódcy wszystkich szczebli muszą wpoić w każdego marynarza poczucie głębokiego zrozumienia szlachetnej służby, jaką pełni w Marynarce Wojennej . Każdy marynarz, podoficer i oficer musi być dumny z racji wykonywanych obowiązków, ściśle przestrzegać przysięgi, regulaminów, być zdyscyplinowanym, odważnym i zdolnym do przezwyciężenia wszystkich trudności.

Honor oficera i podoficera nie powinien się opierać na pojęciach abstrakcyjnych, lecz na konkretnych wynikach pracy. Honor każdego dowódcy to nie abstrakcyjne pojęcie, lecz to jego jednostka, stan wyszkolenia jego jednostki, poziom moralny i polityczny jego podwładnych i wreszcie to jego praca i jego własny poziom wojskowo-polityczny. Oficer i podoficer Odrodzonej Marynarki Wojennej stojąc na bardzo ważnym posterunku państwowym i politycznym musi dobrze uświadomić sobie, że każdy fragment jego działalności jest zawsze związany z umocnieniem obronności Ojczyzny. A więc każdy dowódca musi być swojego rodzaju działaczem wojskowo-politycznym bez reszty oddanym Demokracji Ludowej i zawsze działającym tylko zgodnie z interesem Polski Ludowej.

W nowoczesnej wojnie technika i sprzęt bojowy odgrywają bardzo ważną rolę. Dobre przyswojenie znajomości nowoczesnego sprzętu bojowego należy do obowiązków każdego szeregowca i dowódcy. Lecz nowoczesna wojna wymaga od ludzi posługujących się tym sprzętem wielkiego napięcia wszystkich sił moralnych. Główną i najważniejszą siłą na okręcie lub przy sprzęcie bojowym jest człowiek. Od ludzi zależy bojowa gotowość okrętu lub jednostki, a także dobre funkcjonowanie każdego mechanizmu. Człowiek, jego myśli i nastroje są znacznie trudniej poznawalne, niż najbardziej skomplikowana maszyna.

Regulamin Służby Wewnętrznej wymaga, aby każdy dowódca dobrze poznał swoich podwładnych, ich mocne i słabe strony, ich osiągnięcia i braki; wymaga od każdego dowódcy, aby stale pomagał podwładnym w opanowaniu wiedzy wojskowej. Całe życie w jednostce i na okręcie jest określone regulaminami. Regulamin w ręku dowódcy — to potężny oręż wychowania wojskowego, środek umocnienia dyscypliny i porządku wojskowego wśród stanu osobowego jednostki lub okrętu. Każdy dowódca w stosunku do swoich podwładnych musi być wymagający i bezkompromisowy, będąc jednocześnie serdecznym opiekunem, który umie ocenić podwładnych i ich godność ludzką. Dowódca musi stale dbać, aby każdy pozostający w tyle lub niezdyscyplinowany marynarz został podciągnięty do poziomu przodujących.

O wszystkim decyduje człowiek.

Dla osiągnięcia doniosłych zadań, stojących przed Odrodzoną Marynarkę Wojenną każdy jej szeregowiec, podoficer i oficer musi stanąć do pracy nad wyrobieniem marynarza nowego typu.

Walka nowego nurtu ze starym nie jest łatwa. Trzeba umieć pokazać marynarzom zdrową romantykę współczesnej służby marynarskiej, służby Polsce Ludowej.

Trudno jest wyrugować stare nawyki, zakorzenione przez długie dziesiątki lat, zachowując jednak wszystko, co jest wartościowe z przeszłości. W walce ze starymi nawykami każdy musi pamiętać, że Ojczyzna powierzyła nam wielkie i odpowiedzialne zadanie — nauczania i wychowania ludzi, którzy stoją na zaszczytnym posterunku obrony historycznych zdobyczy Narodu Polskiego.

JÓZEF URBANOWICZ
Komandor

27 LAT ŻYCIA P.S.M.

Państwowa Szkoła Morska w Gdyni obchodziła w pierwszym tygodniu grudnia 27-miolecie swego istnienia. Jedyna tego typu w Polsce, wyszkoliła do służby na morzu w tym okresie ponad 400 oficerów Marynarki Handlowej, zarówno nawigatorów jak i mechaników, cenionych za swą wiedzę nie tylko u nas ale i za granicą, wśród tych, którzy wyrośli na starych morskich tradycjach swych krajów. Wielu absolwentów PSM pływało w czasie wojny na polskich okrętach wojennych, wielu zginęło na morskich szlakach, znaleźli się i tacy, którym nie danym było walczyć na morzu, walczyli zatem z okupantem na lądzie.

Dziś Szkoła pokonała wiele trudności i rozwija się jak najpomyślniej. Powstała druga uczelnia tego typu w Szczecinie, której zadaniem jest szkolenie nawigatorów. W Gdyni pozostał wydział mechaniczny. W przyszłym roku opuści szkolne mury pierwsza powojenna grupa absolwentów, którzy przejdą do służby w Marynarce Handlowej. Szkoła spieszy naprzód wraz z rozwojem Polski morskiej...

* * *

...W ciszę ciemnego, grudniowego wieczoru, rozjaśnianego nikłymi, chybotliwymi blaskami zniczy, padają słowa apelu poległych profesorów i absolwentów Państwowej Szkoły Morskiej, tych których wyrwała z grona wojna i okupacja...

Listę, zawierającą ponad 70 nazwisk otwiera ostatni przedwojenny dyrektor Szkoły — Stanisław Kosko, w czasie działań wrześniowych porucznik Marynarki Wojennej, który zginął na pokładzie s/s „Gdynia"...

Padają nazwiska.

— Ziółkowski, Ostrowski, Kossakowski...

Odpowiedzią jest twarde. marynarskie: — Cześć Jego pamięci!...

Nazwisko po nazwisku, a obok nich miejsce, gdzie polegli lub zginęli.

— Oświęcim, Dachau, Stutthof, Pawiak, Ocean Atlantycki, Kanał La Manche...

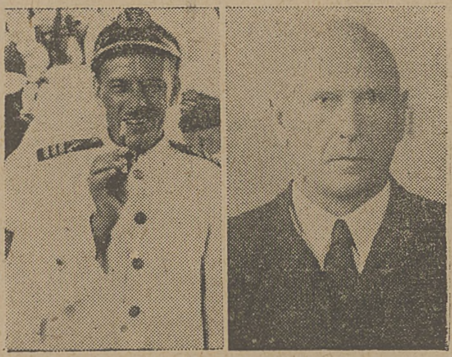
* * *

Udekorowana flagami aula PSM. Nad mównicą, rozpięta olbrzymia bandera z Białym Orłem. Przybyli: min. Kwiatkowski, Nacz. Wydz. Szkolnictwa Morskiego Min. Żeglugi Miazgowski, Prezydent m. Gdyni Zakrzewski, Przew. MRN. Stolarek, b. absolwenci Szkoły, rodziny uczniów i cały szereg gości i sympatyków szkoły.

Przemawiają dyr. Garnuszewski, min. Kwiatkowski, Naczelnik Wydz. Szkolnictwa Morskiego, Miazgowski, zastępujący nieobecnego min. Żeglugi, Rapackiego, w imieniu D-wa Mar. Woj. kmdr. por. Kasperski, oraz kpt. Michalik, inspektor wych. społ. Szkoły.

Padają słowa uznania dla pracy szkoły, dla wzorowej postawy uczniów, dla jej znaczenia nie tylko w kraju ale i za granicą. Padają życzenia dalszego pomyślnego rozwoju, życzenia zdania egzaminu życiowego w nowej, morskiej Polsce. Naczelnik Miazgowski przekazuje szkole piękny dar Ministra Żeglugi — trzydziestoośmiotomową „Encyklopedię Techniczną" i zapewnienie, że rząd nasz dołoży wszelkich starań, by szkołę jak najlepiej wyekwipować w sprzęt i pomoce naukowe.

Padają słowa uznania pod adresem wykładowców, którzy pracują nad kształceniem młodych kadr ludzi morza nie dla pieniądza, lecz służą idei, dla dostarczenia Ojczyźnie morskich podstaw. Piękne tradycje morskie szkoły kontynuuje na terenie Gdyni dyr. Garnuszewski, podczas gdy dyr. Maciejewicz przeniósł się do polskiego Szczecina, jak to w jego stylu — na pionierską pracę u zachodnich rubieży.



Dyr. Maciejewicz Dyr. Garnuszewski

Dzisiejsza Szkoła Morska różni się od przedwojennej pod wieloma względami. Udostępniono ją wszystkim chętnym, a przede wszystkim zdolnym, przekreślając raz na zawsze przedwojenny protekcjonizm i „elitarność". Stworzono nowy typ szkoły — szkołę Polski Ludowej, do której zgłosili się rzetelni patrioci, zarówno wykładowcy jak i uczniowie, których połowę, stanowią członkowie organizacyj robotniczych.

To oni, zdrowi fizycznie i duchowo, doskonale przygotowani, wykuwają i nadal wykuwać będą morskie idee Polski Ludowej.

* * *

Po części oficjalnej zebrani przeszli na tradycyjną lampkę wina. Rozwiązały się języki. Wielu absolwentów przybyło po raz pierwszy po wojnie na doroczną uroczystość. Z radością i humorem wspominali stare, szkolne czasy, wszystkie sztubackie „kawały i grandy". Wspominają rejsy szkolne, przygody, karne wachty, czyszczenie kotwicznych łańcuchów czy zenz.

Naraz ciszę przerywa okrzyk:

— Koledzy! Teraz zdrowie naszego najlepszego nauczyciela i komendanta, starego, kochanego „Macaja". Niech żyje nasz „Macaj)"!*

Gromkie trzykrotne „niech żyje" było odpowiedzią, a wnet dyr. Maciejewicz, porwany silnymi rękami absolwentów, wyfrunął trzykrotnie w górę. „Stary Macaj" odmłodniał. Błyszczały płowe oczy wilka morskiego, gdy z dumą patrzył na swych pupilów, w których gronie spędzał tą dwudziestą siódmą rocznicę.

* * *

Miły serdeczny nastrój złączył wszystkich obecnych, wykładowców i uczniów, absolwentów i sympatyków szkoły, dał ludziom morza możność spędzenia tych kilku chwil „w domu, w gronie przyjaciół", jak to jeden z absolwentów podkreślił.

Ze swojej strony życzymy Szkole dalszego rozwoju i jaknajszybszego osiągnięcia postawionych przed sobą zadań.

(st. w.)

---

*) Tak brzmiał kiedyś żartobliwy przydomek Dyrektora P. S. M. Konstantego Maciejewicza.

SPORT NA WYBRZEŻU

SUKCES I PORAŻKA BOKSERÓW WYBRZEŻA

Pierwsza tura drużynowych mistrzostw Polski w boksie wypadła dość pomyślnie dla sportu pięściarskiego na Wybrzeżu, bo aczkolwiek tylko jedna drużyna przeszła przez wstępne eliminacje, to jednak z pewnością odegra ona poważną rolę w finale mistrzostw. Drużyną tą jest MKS, który pokonał w Gdańsku mistrza Pomorza „Zjednoczonych" w stosunku 10:6. Najlepszą formą na tym meczu wykazał wicemistrz Polski Skierka, który już na początku 2 rundy zmusił znanego boksera Leczkowskiego do poddania się, natomiast z przykrością notujemy bardzo słabą formę mata Lika, który walcząc z beznadziejnie boksującym Chylą w wadze ciężkiej, nie potrafił uzyskać zwycięstwa.

Drugi reprezentant Wybrzeża KKS „Gedania" spisała się trochę gorzej przegrywając na gorącym łódzkim terenie z zeszłorocznym mistrzem Polski ŁKS-em 3:13. Stosunek ten nie odpowiada przebiegowi zawodów, gdyż w kilku walkach werdykty sędziowskie skrzywdziły zawodników „Gedanii". W meczu tym doszło do oczekiwanego dawno pojedynku Chychła — Olejnik, który zakończył się remisem. Pozostałe dwa punkty zdobył Drążkowski w wadze piórkowej. Tak więc tylko MKS wszedł do następnej tury mistrzostw i po pokonaniu „Zrywu" ze Świętochłowic będzie walczył w finale o tytuł drużynowego mistrza Polski.

GDAŃSKA YMCA W LIDZE

Drużyna koszykówki — YMCA z Gdańska weszła do Ligi Koszykowej i walczy o mistrzostwo Polski na razie bez większego powodzenia, jednak dzięki pozyskaniu nowego pierwszorzędnego zawodnika — Pawlaka z drużyny „Karpatczyków" posiada duże szanse. Drużyna w swym nowym składzie może być groźnym przeciwnikiem dla najsilniejszych zespołów o ile zegra się bardziej z sobą.

WYBRZEŻE WOŁA O II LIGĘ

Niepowodzenia piłkarskich drużyn Wybrzeża w rozgrywkach o wejście do Ligi nie przekreśliły ostatecznie szans na dalszy rozwój tego sportu. Forma wykazana przez „Gedanię", a zwłaszcza przez „Lechię" w ciężkich bojach z najlepszymi zespołami Polski każe przypuszczać, że już w niedługim czasie poziom piłki nożnej na Wybrzeżu dorówna poziomowi boksu. W celu zdopingowania piłkarzy do dalszej pracy postanowiono domagać się utworzenia drugiej Ligi, do której by weszły dwa zespoły Wybrzeża, co wpłynęło by zarówno na atrakcyjność sportu piłkarskiego na Wybrzeżu jak i na jego poziom.



PILOT

ST. BISKUPSKI

. . . — Cóż pan właściwie napisze? Wydaje mi się, że jest to bardzo niewdzięczny temat. Praca pilota? Ot zwykła, najzwyklejsza pod słońcem praca: wprowadzamy statki do portu, wyprowadzamy, przeprowadzamy manewry i... — to jest właściwie wszystko. Służba trwa 24 godziny, po czym mamy 48 godzin odpoczynku, na jednej zmianie jest nas trzech i kolejno wykonywujemy dyspozycje Biura Portowego. Tak, to chyba wszystko, bo to, że nieraz przychodzę do domu „wykończony" niemal zupełnie, to chyba nie należy już do tematu i zresztą kogo to interesuje? Nieraz myślę, że powinienem przerzucić się na inną funkcję, tylko że...

Szliśmy nabrzeżem portu w kierunku, gdzie przycumowane, lekko kołysząc się, stały trzy skupione w jednym miejscu statki: „Niels Sture", „Mira" i „Helge" — trzech Szwedów.

— Weźmiemy motorówkę?... Ech, właściwie po co, parę kroków. Prawdę powiedziawszy nieźle pan trafił: akurat będziemy mieli dość ciekawe manewry. Chodzi o to, żeby „Mirę" wyciągnąć z Francuskiego i postawić na Holenderskim i to przy burcie Rosjanina. „Mira" stoi



... Chodzi o to, żeby „Mirę" wyciągnąć z Francuskiego i postawić na Holenderskim...

między nabrzeżem a „Nielsem", z tylu zaś zagrodziła drogę „Helga". No cóż? Trzeba będzie „Tytanem" podciągnąć „Helgę" za rufę do tyłu — „Niels" zwolni cumy, a my „Mirą" odbijemy. Jakoś to załatwimy.

Kiedy z bliska przyjrzałem się sytuacji to: „jakoś"kpt. Wasilewskiego wydało mi się nie lada łamigłówką, nad rozwiązaniem której daremnie bym sobie zadawał trud.

— Good morning! — Niski, krępy Szwed przywitał pilota z uśmiechem, nas darząc nieco mniejszym zaufaniem, widocznie ze względu na sterczący zdradziecko z teczki statyw aparatu fotograficznego.

— Zaczynamy . . .

Czarny, doskonale pasujący do swej nazwy, holownik „Tytan" — zwolna dobił do „Helgi", odciągnął ją nieco do tyłu, po czym cumy sprawnie przerzucono na rufę „Miry". „Niels" zwolnił swoje liny pod jej kadłubem i byliśmy właściwie gotowi do odbijania, kiedy nagle w głębi portu rozległ się krótki sygnał syreny okrętowej.

— O! Wybrał się w samą porę! — mruknął kapitan, wskazując na dużą sylwetę „Hildegaardy", sunącej w kierunku wyjścia z portu.

— Daje sygnał, że idzie w prawo. — Dobra, niech przejdzie, zaczekamy chwilę.

„Tytan" odpowiedziawszy, że sygnał został zrozumiany, otoczył się nonszalancko kłębami ciemnego dymu, czekając na rozkazy pilota. „Hildegaard" przedefilowała tuż przed nami, po czym zwróciwszy się w prawo, wpłynęła do basenu węglowego.

— Trzy krótkie sygnały — odpływamy. Dla małego stosunkowo, lecz silnego „Tytana" znacznie większa „Mira" wydaje się fraszką. O! Nie takie już „łajby" ciągnęło się za frak, a cóż dopiero takie „czółno" — zabawka.

Nabrzeże zwolna coraz bardziej odsuwa się w prawo i po chwili mijamy rufę „Nielsa". Wypłynęliśmy już na „szersze wody" i kapitan uznał, iż możemy być całkowicie samodzielni.

— Hallooo! Sterman! — Let gooo! — z pluskiem spadły cumy do wody, uwalniając nas tym samym od woli „Tytana", który bynajmniej nie okazując z tego powodu niezadowolenia, zaryczał ochryple i ruszył raźno do portu.

Pilot zajął miejsce na pomoście nawigacyjnym i rozpoczął wydawanie rozkazów. Kapitan — Szwed stanął tuż obok niego. Wszak od tej chwili przestawał być dowódcą statku i zdany był całkowicie na wiedzę i umiejętność w manewrowaniu nieznajomego mu człowieka. Kącikiem oka nieufnie śledzi ruchy ręki pilota, zmniejszającego, czy też zwiększającego szybkość statku. Zwolna nieufność ustępowała wyraźnemu zadowoleniu.

— Back board!

— Back board! — powtórzył jak echo, szwedzki sternik i dziób statku uczynił lekki skręt.

— A to co za piorun?!

Przez wejście do basenu portowego wsunął się cicho nieduży statek, kierując się wprost przed dziób „Miry".

— Cóż to —sam wpływa bez pilota? — zapytałem.

— Kapitan machnął lekceważąco ręką, nie odrywając oczu od dziobu „Miry".

— Ee, tam! Jeszcze taką łajbę z fasonem wprowadzać! Ma małe zanurzenie. Takiemu wystarczy sygnalista, który sterczy tam na tej wieży. Tylko, psia kostka, sygnał powinien podać, o ile jest dobrze wychowany. A tak, nie mam gdzie się cofnąć: z tyłu mielizna.

„Łajba" przesunęła się cichutko przed nami i skierowała do basenu.

— Ruszamy dalej. Back board!

— Back board!...

Z mgły wyłaniał się zwolna napis na rufie statku, stojącego u kranca nabrzeża Holenderskiego: „Gen. Czerniachowskij — Odessa".

— Mamy właśnie dobić do tego „Rosjanina" — wyjaśnił kapitan. — Hallooo! Let go the anchor...-! (Rzucić kotwicę!).

Z rdzawym zgrzytem, w kurzawie rudego pyłu usunęła się na dno kotwica „Miry".

— Heeej! Czerniachowskij! My k'wam podchodim alongside...

— Cha — ra — szooo!...

Gładko i lekko „Mira" podsunęła się pod samą burtę „Gen. Czerniachowskiego", na który zarzucono cumy, zręcznie złapane przez radzieckich marynarzy.

— All right! Stop!

„Mira" stanęła na ściśle wyznaczonym jej miejscu, oczekując teraz kolejki na wyładunek.

Pilot zrobił swoje — pilot mógł odejść. Pozostały właściwie tylko formalności. W kabinie kapitana Szwed z uwagą podpisuje dokument o dokonanym manewrze, a na zakończenie: tradycyjny kieliszek koniaku i papieros. Po prostu trudno takiego momentu nie uwiecznić na kliszy. Oślepiający błysk magnezji i... ciemna mgła dymku zasnuwa eleganckie pomieszczenie. Szwed nieufnie pociąga nosem, wprawia w ruch wentylator elektryczny i wyciąga rękę na pożegnanie.

— Auf wieder se... — w porę ugryzł się w język: przypomniał sobie, że przecież tu, w tym kraju dźwięk mowy niemieckiej jest bardzo bardzo nie lubiany...

— Good bye! — poprawia się szybko.

Przy pomocy drabiny wydostajemy się na pokład statku radzieckiego, po czym schodzimy na ląd.

— Zapomniałem panu dokończyć to, co zacząłem — powiedział mi kapitan, kiedy wracaliśmy obok stalowych kratownic portowych kranów, z szumem ładujących węgiel w głodne luki statków.

— Ech, już zapomniałem o czym to mówiliśmy...



... A na zakończenie tradycyjny kieliszek koniaku i papieros...

— No o pracy. — O pracy pilota. I chciałem panu powiedzieć, że chociaż jest ona czasami nudna, monotonna, odpowiedzialna, niebezpieczna i mało romantyczna, to jednak... Co tam dużo gadać: po prostu lubię ją...

LUDZIE
ETERU i KABLA

Dwa palce młodego bosmata wybijają miarowo znaki Morse'a. Literka goni literkę, słowo — słowo... Szalony sprint kresek i kropek wcina się w uszy, niczym terkotanie serii odległego cekaemu. Twarz radiotelegrafisty wyraża napięcie i skupienie, lecz



Nadawanie radiotelegramu

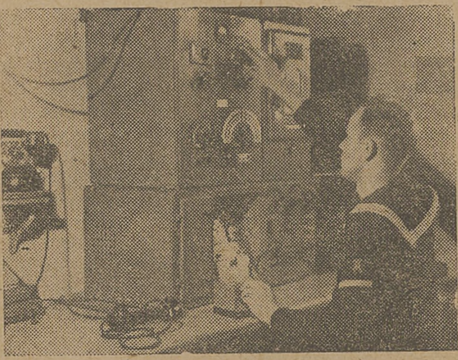
ręka porusza się miękko i ledwo dostrzegalnym przegięciem kiści dłoni naciska, lub podnosi klucz. Na próżno ucho usiłuje wyłowić poszczególne znane mu znaki z potoku liter



Odbiór meldunku idzie łatwiej

i słów. Bosmat jest nie lada mistrzem. Przy pomocy stopera stwierdzam, że wybija 120 znaków na minutę, a to już jest wynikiem niemal rekordowym. Z odbiorem jest podobno jeszcze lepiej, bo 140.

W niepozornych, pomalowanych na stalowy kolor skrzynkach, mieści się aparatura radiostacji Marynarki Wojennej. W świetle silnej lampy błyszczą metalowe przełączniki, ebonitowe regulatory i lśni tarcza długości fal. Krótka chwila ciszy zostaje po kilku minutach znów przerwana:



Aparat trzeba podregulować

— Tik, tik, tik... tak, tik, tak!... Tym razem rozgdakał się brzęczyk. Gdzieś z oddali nadpływał szyfrowany meldunek do Dowództwa. Starszy marynarz przyciska mocniej słuchawki do uszu. Prawa ręka notuje szybko strumień liter i słów dudniących w membranie słuchawki, a lewa kręci gałkę oscylatora, dostrajając dźwięki płynące z eteru.

Radiostacja jest wyposażona w najnowocześniejsze aparaty. Mogą one nadawać i odbierać meldunki radiowe na odległość ponad tysiąc kilometrów i pracują równie dobrze na radiotelegraf, jak i na radiotelefon. Czasem jednak zdarza się okazja wypróbowania pełnego zasięgu radiostacji, nic też dziwnego, że dowódca radiostacji z uśmiechem zadowolenia opowiada mi, jak niedawno zdołał nawiązać łączność z wracającą do kraju „Błyskawicą" już na wysokości cieśniny Sundu.

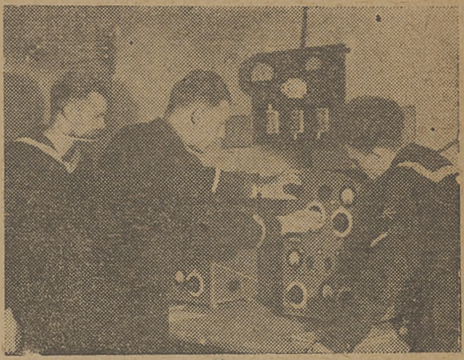
Dziś radiostacja ta obsługuje całe wybrzeże od Świnoujścia po Braniewo i to nie tylko na odcinku wojskowym, bo okazuje także nie lada pomoc dla żeglugi morskiej na Bałtyku, nadając codziennie o godz. 13 komunikaty meteorologiczne, w kilku językach.

* * *

Jesteśmy na jednym z wyższych wzniesień brzegu morskiego. Stacja nadawcza. Na stromym pagórku wychylają się z mgły trzy wysokie maszty. Zwisająca linka anteny tworzy wielki trójkąt zawieszony wysoko w górze. Z niego to promieniują i rozchodzą się w przestrzeń sygnały, nadawane z cichego pokoiku radiostacji. Wielkie stalowe skrzynie, które właśnie są przedmiotem mojego zainteresowania, są to radiostacje, ale znacznie silniejsze od widzianych uprzednio. Moc ich wynosi ponad jeden kilowat. Obok pracują agregaty zasilające radiostacje. Jeden ruch ręki marynarza i dźwignia włączająca antenę spada w dół. Stacja gotowa jest do pracy. Drugi z radiotelegrafistów manipuluje tymczasem przy pokrętłach i gałkach wzmacniaczy, powielaczy i oscylatorów. Tarcze amperomierzy wskazują natężenie. Na stole brzęczyk powtarza znaki wybijane kluczem przez nadającego z odległej radiostacji.

Łączność w marynarce nie opiera się jednak tylko na radio. Zwiedzamy więc także stację dalekopisów i centralę telefoniczną. To już jest bardziej „przyziemna praca" — bo posługuje się kablem już to biegnącym w ziemi, po ziemi, lub nad ziemią. Nic dziwnego, że radiści uważani są — choć to sprzeczne z demokracją — za swego rodzaju „arystokrację łączności". Interesującą rzeczą są również dalekopisy. Stuka sobie starszy marynarz na maszynie literki za literkami, a gdzieś o kilkaset kilometrów dalej kolega jego odczytuje je z białego, ruchomego papieru. Za pomocą tego niewielkiego aparatu, marynarz potrafi nadać do tysiąca słów na godzinę! Panuje tu także cisza, przerywana tylko miarowym stukaniem klawiszy.

W centrali telefonicznej natomiast



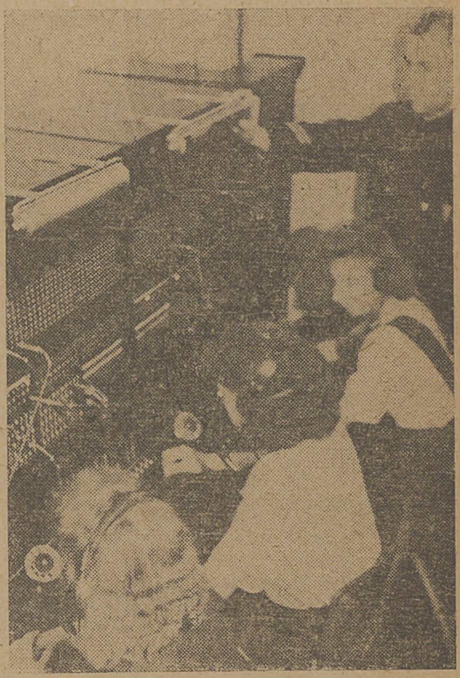
Na stacji wewnętrznej

jest o wiele głośniej. Nie tylko dlatego, że obsługują ją w większości kobiety..., ale po prostu dlatego, że łączy ona i rozdziela (przeważnie na żądanie) kilkuset abonentów.



Przy dalekopisie

Rzadko zdarza się w pracy telefonistek jakieś zacięcie, lub co gorsze „spięcie", gdyż już opanowa-



Bardziej skomplikowana jest centrala

ły one dobrze swą pracę i wykonują ją szybko i sprawnie. A jeżeli czasem trzeba poczekać na połączenie, to trudno — kabel nie jest tak pojemny jak eter...

Jot-Wu.



rys. S. Sierecki

S/S „WARSZAWA" TONIE!

Tadeusz Meissner

Dnia 22 grudnia roku 1941 ukończyliśmy ładowanie amunicji, bomb, sprzętu wojennego oraz mrożonego mięsa, przeznaczonych dla zaopatrzenia Ósmej Armii, a między innymi jej jednostkami — dla Brygady Karpackiej. Nazajutrz rano zaokrętowaliśmy około pięciuset żołnierzy nubijskich i kilkunastu oficerów.

Przed południem udałem się do „Naval Control Office" na tzw. „konferencję". Dowiedziałem się, że wyznaczono mnie na comodora konwoju, który miał się składać z pięciu transportowców. Eskorta okrętów wojennych miała być — jak na owe czasy — bardzo liczna.

Wyjście naszego konwoju z portu wyznaczone na godzinę 17-tą opóźniło się znacznie, gdyż akurat o tej porze nadszedł z morza inny konwój. Statki „na wejściu" miały pierwszeństwo. Ostatecznie dopiero koło 19-tej minęliśmy zaporę wyjściową portu.

Gdy arabski pilot dowiedział się, że idziemy na zachód, nie zaś na wschód — za żadne skarby nie chciał wyprowadzić statku na redę zewnętrzną. Twierdził, że na morzu jest zbyt wielka fala i zbyt ciemno, aby łódź pilotowa mogła go zabrać z powrotem. Gdybyśmy szli na wschód, chętnie popłynąłby z nami, nawet do następnego portu, ale na zachód — nie: jeszcze mu życie miłe...

Mimo ciemności i braku jakichkolwiek świateł orientacyjnych, mimo rzeczywiście dużej fali i silnego prądu, który znosił „Warszawę" pod prostym kątem do kursu, wyminąłem szczęśliwie wrak dużego statku zatopionego na farwaterze i nie zawadziwszy o żadną boję, a co ważniejsze — o żadną skałę, których tam jest mnóstwo, wyprowadziłem statek na szersze wody.

Noc była tak ciemna, że nie mogliśmy zaobserwować, czy inne statki, należące do naszego konwoju wyszły z portu, czy nie. Nie zauważyliśmy również ani jednej sylwetki okretów eskortujących. Sądziłem, że jeśli inne statki nie będą mogły opuścić portu z powodu ciemności, dowódca eskorty powiadomi mnie o tym i otrzymam jakieś instrukcje.

Koło 4-ej nad ranem zacząłem wątpić czy jakikolwiek statek, prócz „Warszawy" wyszedł z portu. Dopiero w półtorej godziny później, zauważyliśmy daleko w tyle na tle szarzejącego widnokręgu jakieś niewyraźne kontury. Zmniejszyłem szybkość do „małej" i czekałem, aż te niewyraźne cienie, dogonią „Warszawę". Wkrótce potem zauważyliśmy w przedzie z prawa i z lewa okręty eskorty. Koło godziny 9-tej konwój został sformowany jednak zamiast pięciu transportowców były tylko trzy. Jak się później dowiedziałem — jeden z dwóch pozostałych doznał uszkodzeń, zawadziwszy o wrak przy wyjściu z portu, a drugi wobec tego zrezygnował z próby wyjścia w nocy.

Przez dwie następne doby wlekliśmy się, jak muchy w smole, gdyż nasi towarzysze podróży nie mogli wyciągnąć więcej niż 4—5 węzłów pod silny wiatr zachodni i dużą falę. „Warszawa" pracowała albo pół, albo małą mocą.

W pierwsze święto Bożego Narodzenia rano odparliśmy nalot trzech bombowców nieprzyjacielskich. Wszystkie bomby spadły w wodę, nie robiąc nikomu krzywdy, ale i wszystkie trzy samoloty odleciały, nie odniósłszy prawdopodobnie uszkodzeń.

Tegoż dnia po południu okręty eskorty rzucały bomby głębinowe. Jednak do ataku okrętów podwodnych nie doszło; nie zauważyliśmy nawet peryskopu.

Noc znowu minęła spokojnie. Nazajutrz o świcie chmury, które od pięciu dni zasnuwały całe niebo, zaczęły się rozchodzić. Wkrótce potem wyjrzało słońce, a przed południem wypogodziło się zupełnie, tylko wiatr zachodni dął ciągle z siłą 6—7. Fala była duża i towarzyszące nam transportowce ciągle zostawały w tyle, tak, że co pewien czas musiałem zmniejszać szybkość naszego statku, aby nie zgubić reszty konwoju.

O 2.30 po południu byłem w nawigacyjnej i obliczałem, czy przed zachodem słońca zdążymy dojść do portu przeznaczenia i zakotwiczyć w odpowiednim miejscu. (W przeciwnym razie musielibyśmy noc spędzić na morzu i krążyć niezbyt blisko portu). Właśnie zmierzyłem na mapie pozostałą odległość cyrklem i miałem odczytać ilość mil, gdy statek zatrząsł się silnie i dosłyszałem jakby bardzo odległy wybuch. W pierwszej chwili pomyślałem, że to zderzenie z innym statkiem, ale nim zdążyłem otworzyć drzwi nawigacyjnych i wyjść na

pokład, miałem już meldunek: torpeda uderzyła w rufę statku.

Nie było czasu na pytania: kto widział ślad torpedy, z jakiego kierunku była wystrzelona, czy widziano peryskop itd. Najpierw trzeba było stwierdzić rozmiary szkód i przekonać się, czy statek da się uratować, a jeśli nie, to ile czasu pozostaje na ewakuację pasażerów i załogi.

Na rejkę wciągnięto sygnały flagowe. Jeden dla dowódcy eskorty, drugi dla konwoju.

Wkrótce napłynęły dalsze meldunki: woda wdarła się przez tunel do maszynowni i dalej do kotłowni; podchodzi pod paleniska kotłów. Palacze wygarniają ognie, starszy i drugi mechanik zamknęli drzwi wodoszczelne do tunelu, i na razie poziom wody w maszynowni podnosi się bardzo powoli. Być może, iż dopływ wody do wnętrza statku wkrótce ustanie.

Wybuch torpedy urwał śrubę, ster, stewę tylną, działo na rufie i zniszczył zupełnie kubryk załogi.

Czterej ludzie z załogi zostali zabici. Również koło dwudziestupięciu żołnierzy, którzy siedzieli na rufie na gretingach ręcznego steru, zostało zabitych, lub wyrzuconych w morze. Brak marynarza P., z którym nie wiadomo co się stało, ale reszta załogi, pomimo iż część jej była w kubryku, ocalała.

Wybuch zniszczył dwie łodzie ratunkowe i dwie tratwy. W ładowni nr 4 woda sięgała do wysokości trzech metrów ponad zenzy.

Sytuacja nie była groźna, ale o dalszej podróży bez pomocy holowników nie mogło być mowy. Poza tym statek był stary i już dawno przed wojną wydano wyrok, że gdy tylko nowa „Warszawa II“ będzie gotowa, stara pójdzie na złom.

Nie miałem zbyt wielkiego zaufania do mocy przegrody wodoszczelnej między czwartą ładownią i maszynownią. Jeżeli ta przegroda „nawali“, statek może zatonąć bardzo szybko. Jeżeli nastąpi to o zmroku, ewakuacja kilkuset żołnierzy i oficerów będzie bardzo trudna. Pozostało nam tylko siedem łodzi ratunkowych i prymitywne tratwy, a raczej pływaki korkowe. Fala jest duża i wiatr mocny, więc morze nie uspokoi się do wieczora...

Niezawodnie okręty eskorty, które rozbiegły się na wszystkie strony i gdzieś na widnokręgu rzucały bomby głębinowe, wrócą wkrótce, aby przekonać się, co się z nami dzieje. Ale jeśli nawet któryś z nich weźmie nas na hol — holowanie potrwa przynajmniej dziesięć do dwunastu godzin. Do portu przeznaczenia pozostało nam 14 mil; do najbliższego brzegu 8—9 mil. Tylko nie wiadomo, kto jest na tym najbliższym brzegu: swoi, czy nieprzyjaciel?...

Gdy rozważałem te sprawy, zameldowano mi, że poziom wody w maszynie i kotłowni podniósł się w ciągu 20 minut tj. od chwili zamknięcia drzwi wodoszczelnych z tunelu, o 3 do 4 cali.

Porozumiałem się z dowódcą transportu wojskowego i gdy pierwsza korweta z eskorty podeszła do nas na odległość 300 — 400 m zarządziłem spuszczenie łodzi ratunkowych.

Mam wrażenie, że decyzja ta wśród większości Nubijczyków wzbudziła jednocześnie radość i przestrach. Pomimo zapowiedzi, że do szalup ma wejść tylko połowa transportu, a druga połowa będzie ewakuowana później — żołnierze zaczęli wyrzucać tratwy, a niektórzy skakać do wody w pasach ratunkowych. Przy pomocy oficerów transportu udało nam się wkrótce opanować sytuację, tym bardziej, że jeden z okrętów eskorty podszedł do naszej burty i można było po prostu przeskakiwać z pokładu na pokład. Niestety trzech, czy czterech przerażonych żołnierzy w gorączce pośpiechu wpadło między burty korwety i naszego statku, i gdy fala zderzyła je ze sobą — nieszczęśliwcy zostali zmiażdżeni.

Tymczasem innych rozbitków zabierała z łodzi ratunkowych korweta dowódcy eskorty. Byli między nimi również członkowie naszej załogi, którzy mieli wrócić z szalupami po drugą partię transportu, co dopiero później okazało się niepotrzebne.

Lecz i większość załogi była niepotrzebna na tonącym statku, pozbawionym możności poruszania się i manewrowania. Wydałem polecenie, aby na „Warszawie“ została tylko załoga pokładowa, gdyż ciągle miałem nadzieję, że statek uda się doholować do portu i uratować cenny jego ładunek. Jednakże znaleźli się ochotnicy z innych działów: z maszyny i spośród stewardów, oraz lekarka okrętowa, która uważała, że jej obowiązkiem jest pozostać na „Warszawie“ do końca. Zgodziłem się na tę ochotniczą służbę, tym skwapliwiej, że prócz ludzi do pracy, trzeba było obsadzić załogą karabiny maszynowe. Nasi artylerzyści po stracie działa uważali widocznie, że ich rola na „Warszawie“ została zakończona i jedni z pierwszych wsiedli do łodzi ratunkowych bez mego pozwolenia i wiedzy.

W ten sposób pozostało nas na statku 19 osób. W dwie godziny po wybuchu torpedy, korweta dowódcy eskorty wzięła nas na hol. Nie można było tego nazwać holowaniem, bo statek pozbawiony możności sterowania ustawiał się to lewą, to prawą burtą do wiatru i dzięki ofiarnej pomocy brytyjskiego okrętu zyskaliśmy tylko tyle, że „Warszawa“ nie dryfowała na wschód.

Niebezpieczeństwo ponownego ataku nieprzyjaciela bynajmniej nie minęło. Przeciwnie, wzrosło nawet, gdyż dwa okręty połączone holem i niemal zupełnie pozbawione szybkości stanowiły obecnie łatwy cel dla wroga, prawdopodobnie przyczajonego gdzieś w pobliżu.

Ukończywszy pracę z podaniem i zamocowaniem holu, wzięliśmy się do uszczelnienia iluminatorów w miedzypokładach. „Warszawa“ miała niewielki przechył na lewą burtę i obawiałem się, że przechył ten może się zwiększyć.

Koło godziny 5 minut 30 pękł hol i straciliśmy ponad pół godziny na podanie drugiego, który trzeba było przeciągnąć z rufy na dziób.

Jednocześnie sprawdzaliśmy co kilkanaście minut stan grodzi wodoszczelnej między czwartą ładownią a maszyną, i mierzyliśmy wszystkie zenzy. Okazało się, że woda przedostaje się również do środkowej i do obu przednich ładowni, a poziom jej podnosi się tam o 5—6 cali na godzinę. Rufa tonęła trochę prędzej, ale ponieważ o zachodzie słońca wiatr, który tymczasem doszedł do siły 8, zaczął nieco ścichać, nadzieja uratowania statku wciąż jeszcze nas nie opuszczała.

Według moich obliczeń, przy tej szybkości przybierania wody w ładowniach, mogliśmy się byli utrzymać na powierzchni jeszcze co najmniej 12 godzin. Liczyłem, że jeśli fala nieco się uspokoi — a na Morzu Śródziemnym uspakaja się szybko — będziemy robili przynajmniej dwa węzły. Jednakże widocznie przeznaczeniem „Warszawy“ było zginąć dnia 26 grudnia.

Noc była dosyć widna, gdyż niebo było bezchmurne, a księżyc zawieszony wysoko. Około pół do ósmej potężny wstrząs targnął statkiem. Tym razem wielka torpeda ugodziła „Warszawę“ nieco w przód od pomostu nawigacyjnego, zapewne w drugą ładownię. Olbrzymi słup wody, spadając na statek, zakrył go zupełnie przed oczyma załogi korwety.

— Myśleliśmy wówczas, że już po was wszystkich, i że wam nic nie potrzeba, prócz znaku krzyża świętego — opowiadali nam później ci, którzy obserwowali z korwety.

Ilość wody, spadającej na statek była tak wielka, że nie mogłem otworzyć drzwi od nawigacyjnej. Pomyślałem wówczas, że mostek siłą wybuchu został oderwany od statku i rzucony w morze, i że jestem już pod powierzchnią wody. W końcu jednak drzwi ustąpiły i wypadłem na pomost. „Warszawa“ wyprostowała się nieco, to znaczy, że zadarty dotychczas w górę dziób zanurzył się silnie, a rufa nieco uniosła się w górę. Statek tonął szybko. Nie mieliśmy chwili do stracenia.

Niestety jeden z oficerów w pośpiechu puścił przednią talię ostatniej łodzi ratunkowej, jaka nam została. Szalupa zawisła na tylnej talii, dziobem w dół, rufą ku górze; cały jej ekwipunek oraz moja teczka z kasą i dokumentami okrętowymi wpadła do morza. Górny blok także został złamany i nie można było liny poluzować.

Ale w chwili niebezpieczeństwa działa się szybko. Nie wiadomo skąd znalazła się siekiera. Jeden z marynarzy wdrapał się na szlupbelkę i kilka uderzeniami odrąbał blok. Łódź spadła do morza, zanurzyła się aż po rufę i po chwili wypłynęła pełna wody. Nie trzeba było do niej skakać, ani chwytać jej bosakami: statek tonął tak szybko, że główny pokład był już pod wodą, tylko śródokręcie wystawało jeszcze ponad falę.

Gdy część załogi wsiadła do szalupy, inni wynieśli dwóch rannych: gospodarza bufetowego i cieślę, którzy w chwili wybuchu sprawdzali iluminatory w jadalni II klasy.

Na szczęście wiosła w szalupie były przywiązane i nie wypadły wraz z resztą inwentarza. Staraliśmy się sprawdzić, czy są wszyscy. Nie stwierdziliśmy braku nikogo i odbiliśmy od burty statku. Czas był na to wielki, bo „Warszawa“ pochyliła się silnie na prawą burtę. W każdej chwili mogły przewrócić się maszty i polecieć na nas belki i żelastwo pourywane wybuchem.

Tymczasem dokoła nas, w promieniu dwóch mil, rozgorzała bitwa. Wszystkie okręty eskorty, które znikły za widnokręgiem zaraz po pierwszej torpedzie wystrzeliły flary — zrobiło się widno. — Rzucały co chwila bomby głębinowe, a nawet któryś otworzył ogień z dział. Nasza korweta - holownik, która silnym szarpnięciem zerwała hol zaraz po drugiej torpedzie i pełną mocą poszła naprzód, była teraz też daleko od nas.

Gdy odpłynęliśmy jakieś dwieście metrów od „Warszawy“, statek nasz znikł z powierzchni morza. Wytrwał w służbie do końca, godzien imienia, które nosił.

W niespełna półtorej godziny później znaleźliśmy się na pokładzie korwety, która nas odszukała. W kilka minut potem odnaleźliśmy całego i zdrowego st. marynarza Komorka, którego brakowało na szalupie do naszej dziewiętnastki. Siła wybuchu wyrzuciła go z pokładu „Warszawy“ daleko w morze, miał on jednak na sobie pas ratunkowy, poza tym zaś przywiązał się paskiem do drewnianej belki, którą spostrzegł w pobliżu po zakończeniu swej pierwszej, kilkudziesięcio-yardowej podróży powietrznej.

Tadeusz Meissner

Kapitan żegl. wielkiej

ORZEŁ ARKTYKI

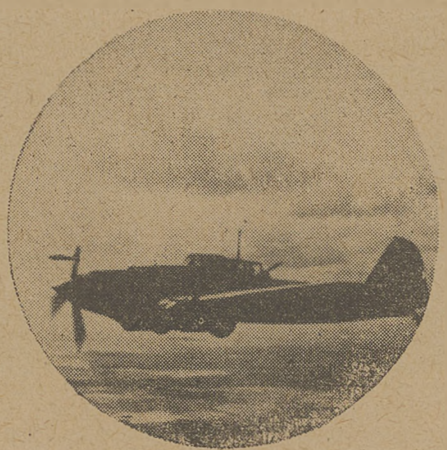
Czarna sylwetka niewielkiego statku przesuwała się wolno przez mgłę, leżącą na zimnych, granatowych falach. Drewniane, wystające z koła sterowego szprychy zamarły nieruchome w rękach starego, brodatego sternika. Kurs statku już od wielu godzin nie zmieniał się. Połową mocy swych maszyn statek, porając się ze śnieżycą i lodowatym wichrem, płynął wprost na północ. Ocean Północny falujący niespokojnie pod jego stępką był dziś wyjątkowo groźny. W dodatku już od paru dni utrzymywała się „pieska pogoda" — jak to określili zgodnie marynarze z załogi, klnąc Instytut Meteorologiczny, który zapowiedział „średnio dobrą pogodę" i zimno jakie niosły im od bieguna ostre, przenikające wiatry. Jeszcze gorzej czuli się pasażerowie statku, wśród których było sporo dzieci. Nastrój był jednak pogodny. Markotne nieco twarze rozjaśnił wesoły śpiew i dźwięki „harmoszki", dolatujące od strony rufy. Jakiś rzeźki młodzieniec wyskoczył na środek pokładu i „uciął" wśród chichotu dziewcząt i dzieci — ognistego kozaka. Zdawałoby się, że prysł ostatni cień niezadowolenia, a jednak... uśmiechy na twarzach marynarzy nie były przekonywujące i dawały wyczuć, że kryje się pod nimi wzrastający niepokój.

Nie bali się sztormu i mgły, ale ich morski instynkt kazał obawiać się tej zimnej, pustej ciszy podbiegunowej i mlecznej zasłony, leżącej nisko nad falami. Z rufy nie widać było dziobu i... oczywiście „na odwrót" — jak próbował dowcipkować kapitan statku, tęgi mężczyzna w średnim wieku. Niepokój załogi niewielkiego samotnego statku, tkwił po prostu w jednym fakcie: była wojna, wojna z Niemcami. To znaczy z niemiecką armią, lotnictwem i... okrętami podwodnymi. A okolice, w których teraz znajdował się ich statek dzieliło tylko kilkaset mil od baz niemieckich okrętów podwodnych, położonych w północnej Norwegii. Te wszystkie okoliczności dobrze były znane załodze, która nieraz już przeżywała na tych wodach ataki niemieckich „stad podwodnych". Tym razem statek ich przewoził na północ, bez żadnej eskorty, rodziny ewakuowanych z zagrożonego Murmańska i obsługę meteorologicznej stacji polarnej. Łatwy kąsek dla niemieckich torped — myśl ta nasuwała się nieodparcie pierwszemu oficerowi, obserwującemu z natężeniem zasłonięty szczelnie maleńki widnokrąg przed dziobem statku.

Minęło jednak kilka dni, a nic groźnego nie nastąpiło. Nawet pogoda poprawiła się a wiatr nieco przycichł i był już bardziej suchy. Dzień wstał jakiś weselszy od poprzednich, jaśniejszy i cieplejszy. Mgły rozstąpiły się otwierając szeroki horyzont, a z góry coraz śmielej przedzierały się promienie słońca. Wszyscy wylegli na pokład. Ktoś zanucił prostą, skoczną, nadwołżańską „czastuszkę". Melodię podjęli inni i wkrótce pieśń przetoczyła się hen, na fale Oceanu i popłynęła w siną podbiegunową dal. Nawet twarze marynarzy do reszty się rozpogodziły, a kapitan statku komicznie podrygiwał w takt pokładowej harmoszki, wtórującej śpiewającym. Oparci o reling cieszyli się słoneczną pogodą — astronomowie i stolarze, uczeni i hydrolodzy, robotnicy, kobiety i dzieci. Statek pruł raźnie spokojne fale Oceanu. Już blisko było do celu... Nagle!...

Z granatowej, lekko sfalowanej powierzchni wody, z lewej burty, wynurzyła się maleńka, czarna plamka... Peryskop! Oficer wachtowy w jednej chwili uświadomił sobie niebezpieczeństwo. Nim oko niemieckiego peryskopu wynurzyło się do pozycji normalnej, już z mostku pobiegł rozkaz do maszyn: „Ster lewo na burt". Statek wykonał gwałtowny zwrot. Atak torpedowy jednak nie nastąpił. Niemcy spostrzegłszy samotny statek, pragnęli zademonstrować swą brawurę, no, i pobawić się widokiem swej ofiary. Upłynęło może parę, lub kilkanaście sekund, a już spod smugi wodnej wytworzonej peryskopem, wychyliło się na powierzchnię stalowo-szare cielsko okrętu podwodnego. Na rufie zatrzepotała złowieszczo bandera z czarną swastyką.

Zamarły serca pasażerów bezbronnego statku. Z wieżyczki okrętu podwodnego wychylił się niemiecki oficer z długą, czarną lornetą przy oczach. Kilku marynarzy wybiegło na oślizgły, ociekający jeszcze wodą pokład okrętu. Oficer machnął ręką i nim pasażerowie statku zdążyli oprzytomnieć, rozległ się huk wybuchu torpedy niemieckiej. Pokład zadygotał konwulsyjnie, a przez olbrzymią wyrwę w burcie runęły do maszynowni statku kaskady wzburzonej wybuchem wody. Kilka razy jeszcze drgawki wstrząsnęły statkiem i po chwili kadłub jego przechylił się silnie na lewą burtę.



Widmo nieuchronnej zagłady zawisło nad statkiem i pasażerami, zamarłymi w trwodze na pokładzie. Niemcom tego było jednak za mało. Mieli teraz wspaniałą okazję do wykazania swej przewagi, mogli się dowolnie znęcać nad bezbronną załogą i pasażerami. Zaczęło się polowanie. Myśliwymi byli niemieccy marynarze, ofiarami — radzieccy marynarze, kobiety i dzieci. Czarny oficer znad wieży okrętu podwodnego machnął znów ręką. Tym razem rozległ się wystrzał z pokładowego działa. Strzał następował teraz za strzałem, pocisk za pociskiem wybuchał na pokładzie.

Pasażerowie rzucali się w śmiertelnej trwodze z rufy na dziób, z jednej burty na drugą, by ujść spod ulewy stali i żelaza lecącego na statek. Co chwila ktoś, padał trafiony odłamkiem, a pokład stawał się co raz bardziej czerwony od krwi.

Załoga niemieckiego okrętu szalała. Blisko godzinę rozgrywała się ta przerażająca, tragiczna scena. W końcu Niemcom znudziła się ta zabawa. Oficer zniknął znad wieżyczki. Zapadła się za nim czarna, stalowa klapa i piracki okręt, jak duch śmierci, zginął znów w głębi oceanu.

Upłynęło kilkadziesiąt, długich, jak wieki minut, nim na horyzoncie pojawił się radziecki okręt wojenny, zaalarmowany sygnałami ratunkowymi, wysłanymi przez tonący statek. Nie tracąc czasu na opowiadania, załoga statku i marynarze z okrętu wojennego, przystąpili natychmiast do akcji ratowniczej. Statek coraz bardziej przechylał się na burtę, trzeba było działać szybko. W ciągu kilkunastu minut wszyscy z pokładu tonącego statku znaleźli się w łodziach ratunkowych, które pod konwojem okrętu wojennego skierowały się ku bliskiemu już brzegowi. Wkrótce potem statek opuszczony przez załogę i pasażerów zatonął.

Na tym jednak nie skończyła się tragiczna epopeja rozbitków. W chwili, gdy zbawczy brzeg już znalazł się w zasięgu wzroku, od wschodu zerwał się nagle potężny wicher i już po kilku sekundach cały konwój znalazł się w środku gwałtownego sztormu. W jednej chwili zespół łodzi ratunkowych, prowadzony przez okręt został rozpędzony po wzburzonych falach oceanu. Wiele trudu musieli włożyć marynarze, zanim znów pozbierali rozproszone łodzie. Jednak jedna z nich została tak daleko zapędzona sztormem, że mimo długich poszukiwań, okręt wojenny nie zdołał jej odnaleźć. Trzydziestupięciu ludzi, w wątłej łodzi, zostało na oceanie, na łasce wzrastającego wciąż sztormu. Po bezowocnych próbach, zrezygnowano z dalszych poszukiwań. Ocalałe łodzie pod osłoną okrętu dobiły, wreszcie do brzegu.

Sztorm trwał dalej, zmniejszając coraz bardziej szanse wyratowania samotnej łodzi z rozbitkami. Lecz oto znalazł się człowiek, który odważył się na szaleństwo.

Oficer-pilot Maciej Kozlow, stacjonujący wraz ze swą latającą dwumotorową łodzią na bazie w Igarce, również usłyszał sygnały ratunkowe tonącego statku i meldunek okrętu wojennego o zaginięciu jednej z łodzi. Nie namyślając się ani chwili, Kozlow zdecydował pośpieszyć na pomoc nieszczęsnym rozbitkom.

Czterdzieści minut zaledwie upłynęło od zatonięcia statku, a już pilot znalazł się na swej maszynie w powietrzu. Wicher ciskał wściekle samolotem, spychając go w stronę lądu. Twarda ręka Kozłowa naciskała jednak coraz silniej drążek sterowy, zmuszając latającą łódź do posłuszeństwa. Jeszcze kilka minut i samolot znalazł się nad rozszalałą powierzchnią oceanu, rzucany i targany sztormem. Przez kilka godzin, aż do zmroku, zmagał się Kozlow z burzą, wypatrując na wodach wzburzonego oceanu maleńkiej, samotnej łodzi. Zapadający wieczór zmusił go do powrotu na lotnisko. Z ciężkim sercem wracał do swej bazy...

...A w dali na oceanie walczyła ze śmiercią załoga maleńkiej, jak skorupa łodzi, rzucanej falami i wichrem. Śmierć coraz straszniej zaglądała w oczy rozbitków. Tak minęła noc a po niej jeden dzień, drugi i trzeci...

Kozlow nie rezygnował z dalszych poszukiwań rozbitków. Dzień w dzień, już z samego rana wylatywał nad ocean, przeszukując planowo, sektor po sektorze ogromny obszar oceanu. Deszcze i śniegi, sztormy i mgły nie potrafiły powstrzymać śmiałego lotnika przed startem.

Już niejednokrotnie ratował rozbitków na tych zimnych wodach oceanu. Znają go dobrze wszyscy, nieliczni co prawda, mieszkańcy Dalekiej Północy na olbrzymim obszarze od Archangielska do półwyspu Czukockiego. Dwadzieścia lat pełni już służbę pilota w lotnictwie morskim i na samym tylko obszarze Arktyki przeleciał już około dwóch milionów kilometrów. Nic też dziwnego, że znał on nieomal na pamięć każdy zakątek tej mroźnej, niegościnnej ziemi arktycznej, a nad ogromnym oceanem poruszał się pewnie.

Dzień po dniu upływał jednak, a poszukiwania nie dawały rezultatu. Nadszedł dziesiąty dzień. Sztorm znów rozpętał się nad oceanem. Koledzy odradzali Kozłowowi start w tak ciężkich warunkach. „Przecież i tak już łódź z rozbitkami na pewno zatonęła. Jeśli przez dziewięć dni nie natrafiłeś

na nią, to w dziesiątym tym bardziej". Kozłow — zawsze łagodny i wesoły — teraz zaciął się a jego poważny wzrok wyrażał nieugiętą wolę kontynuowania akcji ratowniczej.

Jak co dzień, wystartował i dziś Kozłow na dalsze poszukiwanie. Zahartowany w długoletniej służbie lotniczej na Północy w ciągu kilku pod rząd dni potrafił on przez 16 godzin utrzymywać się bez przerwy w powietrzu. Tym razem jednak jego stalowa wola dokazała cudu. Dziesięć kolejnych dni, po 8—10 godzin w powietrzu! Nic dziwnego, że dzisiaj czuł ogromne zmęczenie. Ale myśl, że tam, na oceanie czekają na niego ludzie, których chyba tylko on może uratować, dodawała mu sił.

Na łodzi przestano już dawno wierzyć w ocalenie. Przez dziesięć dni, jakimś niepojętym zrządzeniem losu, udało się rozbitkom utrzymać na powierzchni. Dziś byli już u kresu sił. Głodni i spragnieni, po całkowitym wyczerpaniu zapasu żywności, leżeli nieprzytomni pokotem na dnie łodzi.

...Nagle, czy to złudzenie?... Gdzieś w dali jakby rajska muzyka, zabrzmiał warkot samolotu... Budzą się rozbitkowie z odrętwienia, zamieniają się cali w słuch. A jednak to chyba nie halucynacja... Warkot motoru zbliża się coraz bardziej... Po chwili, tuż ponad łodzią prześlizgnęła się w przelocie duża, ciemna plama. Tak! To łódź latająca Macieja Kozłowa. Samozaparcie, nieugięta wola i ofiarność tego człowieka odniosły zwycięstwo. Oto, tuż pod swoją maszyną miał tak długo poszukiwaną łódź. Jeszcze raz jednak pogoda sprzysięgła się przeciw nieszczęsnym rozbitkom. Rozszalały sztorm uniemożliwiał lądowanie samolotu. Spiętrzone fale groziły latającej łodzi rozbiciem, przy próbie lądowania. Trzeba było czekać na uspokojenie się żywiołu. Tymczasem zapas benzyny w samolocie wyczerpywał się i już wystarczał jedynie na drogę powrotną. Kozłow oceniał grozę sytuacji i zdecydował się na lądowanie. Energiczny ruch ręki opartej na drążku. Nogi przyciskają mocniej orczyki i samolot opada na ocean, zanurzając się w fale. Trzeszczą wiązania. Po kilku minutach 35 rozbitków z łodzi znajduje się już we wnętrzu samolotu. Nadaremnie jednak próbuje Kozłow poderwać z fal swoją maszynę. Nurza się ona po grzbiet w falach. Odważny lotnik decyduje się na rejs po powierzchni wzburzonego morza. Dwieście mil szturmowała łódź latająca rozszalały ocean, kierowana ostatkiem sił i woli Macieja Kozłowa, nim dobiła do zbawczego brzegu...

Na przestrzeni dwustu mil trwały zmagania samolotu Macieja Kozłowa z rozszalałym oceanem, wreszcie swoje całkowite zwycięstwo odniosła siła ludzkiej woli: rozbitkowie dobili do brzegu.

Józef Wójcicki

Kmdr. por. Jerzy Staniewicz

Kanonierki w kampanii wrześniowej 1939

II (z cyklu „Wrześniowe walki o Wybrzeże")

Tuż przed godziną 16.00 zbliżył się do cypla Oksywskiego stawiacz min O. R. P. „Gryf", który po porannym nalocie rozpoznawczym npla opuścił port wojenny w Gdyni i zakotwiczył w Jamie Kuźnickiej — niedaleko Jastarni. W nocy z 1-go na 2-go września miał on postawić zagrody minowe. Dla omówienia tej operacji, określonej kryptonimem „rurka", przybył na rendez-vous z O.R.P. „Wicher" i Dyonem Minowców. W odległości ca 4 mil morskich od Oksywia zebrało się 6 „ptaszków", stojących w dryfie — burta przy burcie.

Na okręcie flagowym odprawa dowódcy zespołu. Temat — współpraca z „Gryfem" przy wykonaniu jego zadania.

„Gryf" stanął w pobliżu. W odległości pół mili od niego grupa kanonierek. O. R. P. „Wicher" na redzie przed portem. Żaden z wymienionych okrętów nie zakotwiczał.

Krótko potem trałowce rozchodzą się, O. R. P. „Mewa" wezwany sygnałem podchodzi do stawiacza min na odległość głosu. W tym samym momencie znad pobliskiego lądu wyłaniają się raptownie bombowce npla w ilości ok. 20 maszyn. Są to znane już na Wybrzeżu nurkowce typu Ju-87. Dotychczasowo pogodny i niemal sielankowy obrazek, tonący w pogodnych promieniach jesiennego słońca, ulega błyskawicznemu przeobrażeniu. Rozpoczęła się, pierwsza w dziejach naszej Marynarki Wojennej, walka między okrętami a lotnictwem, walka, w którą obie strony włożyły maksimum uporu i zaciętości. Celem nalotu był „Gryf". Zadaniem naszej strony było odparcie ataku i niedopuszczenie do zniszczenia okrętu. Zadanie to było trudne z uwagi na wielkość okrętu i małą jego szybkość. „Ptaszki" zajmują stanowiska dokoła „Gryfa"; kanonierki od tyłu — w pobliżu lewego trałowca. Cały zespół rozwijając maksymalną szybkość i zygzakując, skierował się w głąb zatoki. Równocześnie z pierwszymi bombami przemówiła broń przeciwlotnicza okrętów. Atak prowadzony był z wysokości 150—200 m w dwóch bezpośrednio po sobie następujących falach. Duża sylwetka „Gryfa" mimo nieznacznej odległości, ginie co chwila sprzed oczu towarzyszących mu okrętów. Jest on szczelnie otoczony wytryskami słupów wodnych od wybuchu gęsto padających bomb. Najbliższe z nich — niecałe 10 m od burty. Od odłamków jednej z pierwszych zabity zostaje na pomoście bojowym dowódca O.R. P. „Gryf" — kmdr ppor. Kwiatkowski. Duża ilość rannych. Nalot trwa około 15 minut. Nieprzyjaciel nie ograniczając się do zrzucenia ponad 60 bomb, posługiwał się również swą bronią maszynową. Na domiar złego, od wybuchów pobliskich bomb w połowie nalotu wyskoczyły na „Gryfie" elektryczne kontakty, — następuje zacięcie steru na burtę. Do czasu przejścia na ster ręczny — okręt uchyla się od bomb jedynie manewrem motorów. Ma dziwne szczęście. W tym najbardziej drażliwym i krytycznym momencie, gdy swoboda jego ruchów była sprowadzona do zera — bomby go omijają. Los jego tym bardziej wisi na przysłowiowym „włosku", gdyż na pokładzie swym miał ponad 300 bojowych min, co wynosi ponad 30 ton materiału wybuchowego. Intensywny ogień naszych okrętów, mimo całej zaciętości nieprzyjaciela, nie dopuścił do zniszczenia „Gryfa". Kosztem dużych strat w ludziach — zadanie zostało wykonane. Największe ofiary poniósł O. R. P. „Gryf" (10 proc.) i O. R. P. „Mewa" (70 proc.).



Pierwszą noc wojenną z 1 na 2 września spędziły kanonierki w pobliżu Jastarni. O. R. P. „K-dant Piłsudski" — na kotwicy, „Haller" w ruchu wobec uszkodzonego przewodu parowego do windy kotwicznej. Koło godz. 5.30 zaatakowane zostały z broni maszynowej przez 3 myśliwce, idące od strony Piławy. Odparte ogniem N. K. M-ów — rzuciły się na „ptaszki".

Wobec braku zarządzeń, do południa błąkały się kanonierki po zatoce na linii port woj. Hel — Mechlinki. Koło godz. 13.00 stały się świadkami tragicznego końca s/s „Gdynia". Był to zmilitaryzowany statek spacerowy, nie posiadający jeszcze uzbrojenia, któremu wyznaczono rolę bazy dla załogi flotylli trałowej. Statek ten znajdował się w ruchu na wysokości Mechlinek i oddalony był o parę mil od kanonierek. Nalot 6—8 nurkowców w pierwszym swym impecie skierował się na nie, jednakże ostudziwszy swój zapał w ogniu N. K. M-ów porzucił je znęcony widokiem bezbronnego s/s „Gdynia". Tragedia rozegrała się w ciągu niecałej minuty. Bomby wyrzucone z lotu nurkowego trafiły w śródokręcie, — statek przełamał się na wysokości maszynowni i błyskawicznie zatonął. Do pływających ludzi lotnicy niemieccy strzelali z broni maszynowej oraz rzucali małe bombki. Jeden z kluczy nieprzyjacielskich, zwolniony od obowiązku dobijania w wodzie bezbronnej załogi „Gdyni" — spróbował ponownie szczęścia i zaatakował kanonierki bombami. I tym razem bez skutku — w okręty nie trafił, a jedynie burty i nadbudówki znów odniosły uszkodzenia. Tym razem obeszło się też bez ofiar w ludziach.

Dopiero około godziny 16.00 dnia 2.9 w wyniku otrzymanego rozkazu weszły kanonierki do portu handlowego Hel i z tą chwilą zakończyły swą służbę na morzu. Pozostawiono na okrętach jedynie obsł. NKM-ów i CKM-ów oraz służbę oficerską wspólną dla obu. Reszta załogi została wyokrętowana na ląd z przeznaczeniem do objęcia odcinka przeciwdesantowego P. I (od baterii cyplowej do Kolonii Rybackiej). D-ca odcinka został wyznaczony d-ca O.R.P. „K-dant Piłsudski", a od dnia 5.9 objął go d-ca O.R.P. „Gen Haller".

W dniu 3 września nastąpiło całkowite rozbrojenie kanonierek oraz zdanie inwentarza. Cztery działa 75 mm i broń maszynową przeznaczono na wzmocnienie obrony półwyspu. W trakcie jednego z późniejszych licznych bombardowań Helu (6.9) — O.R.P. „Gen. Haller" doznał poważnego uszkodzenia. O. R. P. „K-dant Piłsudski" do końca obrony Helu pozostał nienaruszony.

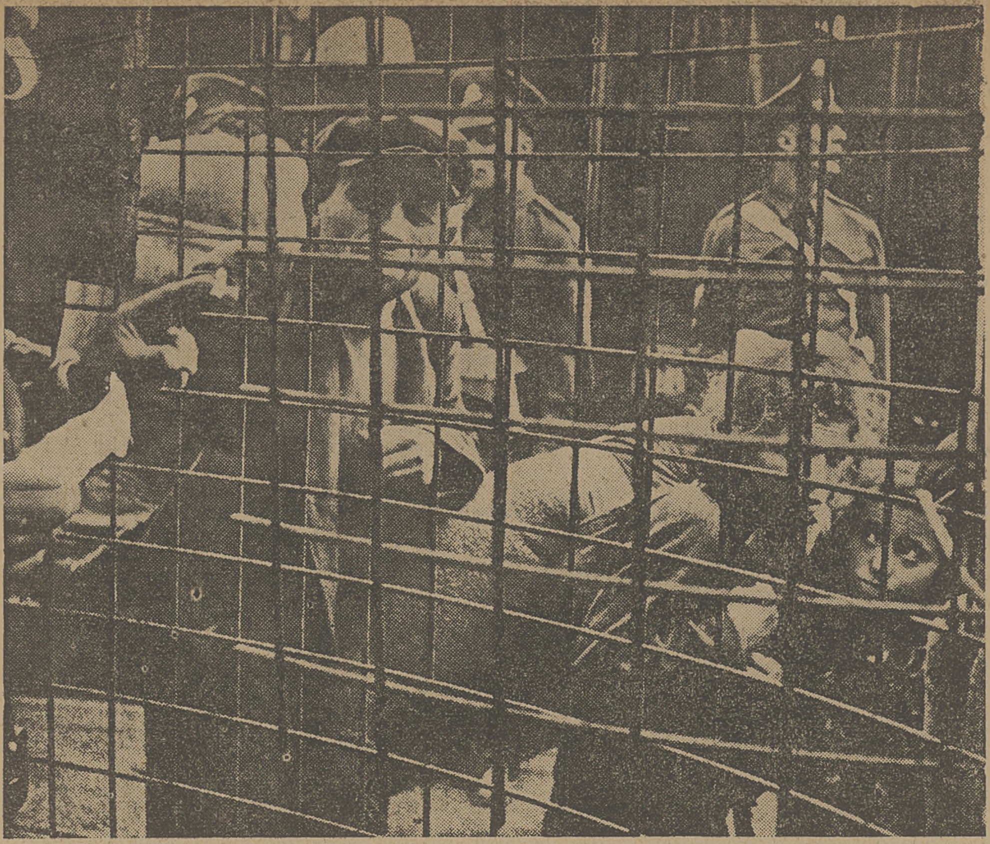
Krótkie były dzieje bojowe naszych kanonierek we wrześniu, Niewiele zrobiły, bo i możności ich były małe. Parę dni wojny na morzu dały jednak sprawdzian wartości i możliwości załóg.

Na specjalne wyróżnienie zasługuje gospodarz N.K.M-u na „Hallerze" — bosmanmat zaw. Zębaty (L. ew. 745-A). Przez cały czas pobytu okrętu na morzu nie odstępował on od N.K.M-u. Swą postawą i opanowaniem służył przykładem dla innych. Jeden z nalotów zastał N.K.M. w trakcie chłodzenia lufy. Zwracając się do marynarza, który okładał szmatami lufę, bosmat spokojnie powiedział: „Obłóż tylko dobrze, bo wygarnę chyba ze 2 serie". Słowa te wypowiadał celując równocześnie do nurkującego już na okręt samolotu.

Zygmunt Wierzbicki

PALESTYNA

PROBLEM MORSKI



Jednym z problemów, który od chwili zakończenia wojny stale zajmuje opinię publiczną i nie schodzi z porządku dziennego różnych międzynarodowych konferencji — jest sprawa Palestyny.

Oczywiście, nie chodzi tu o samą Palestynę i o jej mieszkańców, bo malutki i biedny kraik liczący około 1.900.000 ludności, zamieszkałej na terytorium mniejszym od średniego polskiego województwa, do tego w $1/3$ zupełnie pustynnym, nie nadającym się do zamieszkania — w normalnych warunkach nie wzbudziłby niczyjego zainteresowania. Ale na nieszczęście dla jego mieszkańców znalazł się on, ze względu na swe położenie geograficzne, w węzłowym punkcie strategicznym światowego imperializmu.

Palestyna leży na skrzyżowaniu najważniejszych szlaków komunikacyjnych, prowadzących z Europy i Ameryki poprzez wschodnią część Morza Śródziemnego, do krajów leżących dokoła basenu Oceanu Indyjskiego i na Ocean Spokojny. Przez Palestynę prowadzą główne magistrale powietrzne, łączące Anglię z Indiami i Australią, tędy przechodzi również ważna autostrada prowadząca od wybrzeży Morza Śródziemnego do Zatoki Perskiej. W Palestyńskim porcie Haifa znajduje się ujście rurociągu naftowego, pompującego ropę z bogatych pól naftowych Mossulu. A wreszcie rzecz najważniejsza — Palestyna leży w bezpośrednim sąsiedztwie Kanału Sueskiego, tego najbardziej centralnego ogniwa całego systemu komunikacyjnego, łączącego poszczególne posiadłości Imperium Brytyjskiego.



O jakiej przyszłości mogą myśleć te kobiety otoczone żandarmami i żołnierzami?

Zdecydowane stanowisko Egiptu stawia przed Anglią perspektywę nadejścia takiego momentu, że trzeba będzie całkowicie wycofać swe wojska z tego kraju. Wprawdzie na razie Anglicy utrzymują jeszcze swe załogi w rejonie Kanału Sueskiego, ale nie wiadomo, jak długo da się tę sprawę przeciągnąć. W wypadku zaś, gdyby nadeszła chwila całkowitej ewakuacji Egiptu, wtedy Palestyna byłaby jedyną poważną bazą angielską we wschodniej części basenu Morza Śródziemnego. Zarówno doskonałe porty naturalne Haifa i Jaffa, jak i stworzone w czasie wojny sieci dróg i lotniska o znaczeniu strategicznym, umożliwiające szybkie przerzucenie wojsk z terenu Palestyny do granic Syrii, Libanu, Arabii i Egiptu — zapewniłyby Anglii skuteczną kontrolę nad wszystkimi krajami arabskimi i Kanałem Sueskim, niezależnie od pobytu wojsk angielskich w Egipcie. Tym się tłumaczy, że Anglia chce za wszelką cenę utrzymać Palestynę w swych rękach.

Sytuację Anglików ułatwia to, że Palestyna zamieszkała jest przez dwa narody — Arabów i Żydów, pozostających ze sobą w ostrych walkach. Anglicy wygrywając odpowiednio tę walkę, starają się wykazać, że ich obecność w Palestynie jest niezbędna, że tylko oni potrafią doprowadzić do załatwienia problemu palestyńskiego, że bez nich Żydzi i Arabowie nawzajem się wymordują itp. Równocześnie zaś angielscy agenci prowokują walkę pomiędzy Arabami i Żydami, bojąc się, by nie doszło między nimi do porozumienia, które byłoby najgorszą klęską brytyjskiej polityki.

Palestyna do I wojny światowej wchodziła w skład cesarstwa tureckiego. Zamieszkiwało ją około 700.000 mieszkańców, w tym około 80% Arabów. Żydzi, którzy już wówczas od dwudziestu lat w drobnych grupach imigrowali do Palestyny — stanowili około 11% ludności. W 1917/18 r. wojska angielskie opanowały ten kraj i po różnych dyplomatycznych targach Anglia otrzymała w 1922 r. od Ligi Narodów mandat nad Palestyną. Mandat ów przewidywał utworzenie w Palestynie żydowskiej siedziby narodowej, nie precyzując jednakże, co owa nazwa ma oznaczać — czy ma to być państwo żydowskie, czy też ośrodek o charakterze kulturalnym, religijnym itp.

Od owego czasu rozpoczęła się masowa imigracja Żydów do Palestyny, która doprowadziła do tego, że dziś ludność żydowska w Palestynie liczy przeszło 650.000 ludzi, stanowiąc $1/3$ część ludności. Równocześnie Żydzi swą pracą i inwestowanym kapitałem nawodnili olbrzymie połacie kraju, stanowiące do niedawna pustynię i zamienili je na pola uprawne i ogrody, wybudowali drogi, założyli szereg fabryk — uczynili z Palestyny najbardziej uprzemysłowiony i najlepiej zagospodarowany kraj Bliskiego Wschodu.

Arabowie palestyńscy, jakkolwiek korzystali z ogólnego wzbogacenia się kraju, zdawali sobie jednak sprawę, że wzrastający procent ludności żydowskiej doprowadzi do takiej sytuacji, że Żydzi mogą uzyskać większość w kraju. Przez cały więc okres międzywojenny jesteśmy świadkami wybuchających co kilka lat rozruchów arabskich, wysuwających hasło wstrzymania imigracji żydowskiej. Rozruchy te były częściowo prowokowane również i przez Anglików, gdyż ułatwiały one ich rządy w kraju w myśl starej zasady „dziel i rządź".

Podczas ostatniej wojny, gdy Palestyna stała się ważnym rejonem koncentracji i bazą zaopatrzenia wojsk sojuszniczych, Anglicy potrafili utrzymać spokój w tym kraju i problem palestyński na pewien czas zeszedł z porządku dziennego, ustępując miejsca ważniejszym sprawom związanym z wojną. Po zakończeniu wojny wypłynął on jednak ze wzmożoną siłą, gdyż obydwa zamieszkujące Palestynę narody poczęły się upominać o swoją wolność domagając się, by Anglicy opuścili ich kraj.

Tu jednak przyszły Anglii z pomocą nieporozumienia żydowsko-arabskie, które starzy angielscy praktycy kolonialni wykorzystują w tym celu, by jak najbardziej odwlec chwilę, kiedy będą musieli Palestynę opuścić. Po pobycie w lecie br. w Palestynie Specjalnej Komisji ONZ, gdy stało się widoczne, że ostateczne rozwiązanie problemu palestyńskiego już jest niedalekie, — sprowokowano w sierpniu rozruchy arabsko-żydowskie. Rozruchy te spaliły na panewce i zakończyły się po kilku dniach, gdyż zarówno Żydzi, jak i Arabowie zdawali sobie sprawę z ich prowokacyjnego charakteru i wiedzieli, że były wywołane przez ich wspólnego wroga.

Gdy te zamysły spełzły na niczym, a tymczasem Komisja ogłosiła plan podziału Palestyny, za którym opowiedziały się dwa główne mocarstwa świata — Związek Radziecki i Stany Zjednoczone, czynniki angielskie spróbowały nowej prowokacji. Oto nagle szereg państw arabskich począł koncentrować swe wojska na granicy palestyńskiej, grożąc, że w wypadku wprowadzenia w życie uchwał ONZ, wojska te zajmą Palestynę s'łą. Odbyło się to oczywiście nie bez cichego błogosławieństwa Anglii, która jeszcze raz chciała pokazać, że jej wojska są w Palestynie niezbędne. Manifestacja ta nikogo jednak nie przestraszyła. Widząc bezowocność dotychczasowych wysiłków — rzecznik rządu angielskiego oświadczył, że Anglia nie weźm'e udziału w akcjach zaleconych przez ONZ i zdejmuje z siebie odpowiedzialność za to, co się stanie, gdy decyzje te zostaną zrealizowane. W ten sposób piłatowym umyciem rąk Anglicy chcieliby zasłonić sabotowanie uchwał ONZ.

Sprawa Palestyńska zbliża się jednak ku swemu rozwiązaniu. Fakt, że za planem podziału Palestyny na dwa państwa — arabskie i żydowskie — wypowiedziała się zdecydowanie większość członków ONZ — a wśród n'ch ZSRR i USA — wskazuje na słuszność tego rozwiązania. I chociaż nie zaspakaja ono ani żądań Żydów, ani Arabów, to jednak w obecnej sytuacji, przy istniejącym wrogim stosunku pom'ędzy nimi, należy je uznać jako jedynie możliwy kompromis.



WOJNA SIEDMIOLETNIA NA MORZACH

Po szczęśliwym zakotwiczeniu na redzie Pondichery, już w cztery dni po przybyciu ujrzano wyłaniającą się zza horyzontu eskadrę Oceanu Indyjskiego dowodzoną przez v-adm. Pocock.

Po zbliżeniu doszło do trzygodzinnego starcia w którym eskadra francuska wykazała wiele sprawności manewrowych. Potyczka nie dała jednak konkretnych rezultatów zarówno jak i następna, która miała miejsce po upływie trzech miesięcy. Mimo tego ogólna sytuacja Francuzów pogarszała się progresywnie ponieważ ich porty indyjskie nie posiadały kompletnie żadnych magazynów zaopatrzeniowych floty, doków, warsztatów naprawczych i wszelkich innych niezbędnych urządzeń arsenałowych. Metropolia zupełnie nie troszczyła się o losy eskadry rzuconej na dzikie wybrzeża oddalone o dziesiątki tysięcy mil, zdając walczące tam okręty na łaskę losu oraz przemyślność, inicjatywę i doświadczenie dobrych zresztą dowódców. Nawet niezbędne na tropikalnych wodach okresowe dokowanie musiało się odbywać w najprymitywniejszy sposób, nie zawsze wskazany dla bezpieczeństwa kadłubów.

Pod jesień d'Aché udał się na Isle de France oraz do przylądka Dobrej Nadziei w poszukiwaniu niezbędnego refitu*). Po niedostatecznym zaspokojeniu pełnych potrzeb eskadry, powrócił do Indii, gdzie stoczył jeszcze jedną bitwę z Pocock'iem. W bitwie tej odniósł dotkliwe straty w personelu, a widząc niechybną końcową klęskę, wyczerpany odpłynął do Francji wymijając po drodze 4 liniowce brytyjskie podążające na wzmocnienie ich eskadry wschodnio-indyjskiej.

Odtąd datuje się kolejny i systematyczny bezpowrotny upadek poszczególnych punktów oporu francuskiego w Indiach. Stopniowo władcami tej najbogatszej domeny francuskiej stają się Anglicy, opanowując całe wybrzeże półwyspu Dekan. W początkach 1761 r. pada główna baza Indii Francuskich — Pondichery. Zaopatrzenie i uzupełnienie floty angielskiej było nieprzerwalnie doskonałe mimo tak znacznej odległości i ciężarów wojennych, które naówczas ponosiła Anglia na wszystkich oceanach.

Jesienią 1761 r. Pocock powrócił do Europy konwojując jeden z cenniejszych transportów towarów kolonialnych. Anglia przekonała się naocznie jak rentuje się dobre i systematyczne zaopatrzenie floty.

W tym czasie Hiszpania wstąpiła do wojny jako przeciwniczka Anglii. Ta ostatnia nie szczędząc wysiłków w najszybszym tempie przygotowała ekspedycję, która bez specjalnego wysiłku zajęła Manillę, a wkrótce potem całe hiszpańskie Filipiny. W podobny sposób drogą zaskoczenia zajęto francuską Senegambię w Afryce Zachodniej.

Od pokoju utrechckiego do rozpoczęcia wojny siedmioletniej praca w marynarce angielskiej nie ustawała, a poziom jej podnosił się nieustannie pod bacznym okiem ówczesnego pierwszego lorda admiralicji Jerzego Anson'a. W marynarce angielskiej w tym czasie zaprowadzono mundury, których nigdzie na flotach nie używano — odróżniać musiały się okręty a nie walczący na nich ludzie.

Morskie działania wojenne w Indiach Zachodnich rozpoczęły się pod Haiti świetnym, zwycięstwem 3-okrętowej eskadry angielskiej komandora Forrester'a nad francuską siedmiookrętową komodora de Kersaint. Na tym akwenie wojna siedmioletnia nie wnosi jednak większych zmian.

Na obronę północno-amerykańskich posiadłości francuskich wysłano z Tulonu eskadrę dowodzoną przez komodora de la Clue, gdy jednak zespół wszedł po drodze do Kartageny celem refitu, został tam zablokowany przez czatującą właśnie na tę okazję eskadrę adm. Osborn. Pragnąc za wszelką cenę otworzyć blokadę, Francuzi wysyłają z Tulonu dalsze 5 okrętów liniowych na pomoc zablokowanym, w wyniku wynikłej potyczki dwu okrętom udaje się przerwać do Kartageny, pozostałe zaś trzy wpadają w ręce angielskie, a między nimi ówczesny największy okręt świata „Foudroyant" o długości 185 stóp, posiadający działa 42-funtowe (waga okrągłego pocisku — „kuli"). Nadmienić należy, że największy kaliber dział angielskich w tej epoce nie przekraczał 24 funtów.

Gdy po pewnym czasie Osborn musiał zaniechać blokady celem udania się na obronę zagrożonego przez Hiszpanów Gibraltaru, eskadra Clue opuściła Kartagenę aby udać się do... Tulonu **skąd nie wyszła już na zamierzony raid atlantycki.**

Nie mniejsze powodzenie od Osborn'a miał blokujący północne wybrzeża Francji adm. Hawke. Drogą wywiadu dowiedziano się, że Francuzi szykują wielki bojowy konwój do Kanady, który formuje się w Rochefort. Gdy w pełnej zda się tajemnicy dwanaście wojennych i 40 handlowych okrętów opuściło wspomniany port wioząc duże zapasy wojenne oraz 3 tysiące wojsk desantowych, drogę na Atlantyk zagrodziła im pilnująca francuskich wybrzeży eskadra dobrze zasłużonego Anglii admirała Hawke.

Konwój francuski zmuszony był zawrócić do Rochefort, przyczym część jego okrętów wyrzuciła się na brzeg. Wydarzenie to w następstwach odegrało doniosłą rolę przy późniejszym oblężeniu Luisburga.

W celu odciążenia Prus w walce lądowej dokonali Anglicy kilkakrotnych desantów u północnych wybrzeży Francji zorganizowanych pod dowództwem komandora Howe. Desanty te przeprowadzane 14-totysięcznym korpusem przerzucano z miejsca na miejsce zadając Francuzom w ten sposób poważne straty. Przedsięwzięciom tego rodzaju towarzyszyła zawsze osłona ponad 20-tu okrętów wojennych, niezależnie od blokady portów przeciwnika. Napady były ogólnie udatne z wyjątkiem próby zdobycia St. Malo w której Anglicy stracili tysiące ludzi nie zdobywszy nota bene dzielnie broniącego się korsarskiego gniazda. Zresztą organizacja tego desantowego przedsięwzięcia z punktu widzenia przeprowadzenia planu, zaopatrzenia, zgrania marynarki z armią wreszcie dowództwa była bez zarzutu.

Francuzi ze swej strony projektowali wielki desant na Anglię, który ich słusznym zdaniem mógł jedynie radykalnie rozciąć węzeł gordyjski tej wojny. Duszą tych projektów był minister Ludwika XVI — Choiseul. W Dunkierce, Hawrze, Cherbourgu, Brest wreszcie Rochefort rozpoczęto szybką budowę dużych płaskodennych łodzi, zdolnych w ilości swej do przewiezienia 50-ciotysięcznego desantu do południowej Anglii oraz 12-tu tysięcy do Irlandii. **Warunkiem powodzenia tego przedsięwzięcia było połączenie** się uprzednie eskadry tulońskiej ze stacjonującą w Breście. Reakcją Anglików na te, nie dające się ukryć przygotowania było powołanie pod broń milicji terenowej na wyspach oraz wydzielenie mniejszych zespołów flotowych do blokowania nawet drugorzędnych północnych portów Francji. W tym czasie blokujący Tulon adm. Boscawen, po dłuższym nieprzerywanym pobycie na morzu był zmuszony udać się do Gibraltaru na szybki niezbędny remont i refit. Już następnego dnia po zwinięciu blokady francuska eskadra składająca się z 12 okr. liniowych i 3 fregat opuściła swą otworzoną bazę i skierowała się na południowy zachód. Po jedenastu dniach, pośród silnego sztormu zespół znalazł się w cieśninie gibraltarskiej. Pomimo bardzo nieprzejrzystej pogody i przejścia tuż pod wybrzeżem afrykańskim eskadra została odkryta przez dozorującą korwetę brytyjską i w trzy godziny od tego momentu o wiele silniejszy zespół adm. Boscawen opuścił redę twierdzy, pomimo faktu, że część takelunku była zdjęta do zamiany i napraw w arsenale i że trzeba ją było już na morzu śpiesznie uzupełnić na płynących pośród burzy okrętach.

Nie pomogła adm. de la Clue gwałtowna zmiana kursu po utraceniu z pola widzenia krytycznej korwety, nie pomogło również dalekie odchylenie się na pełny Atlantyk oraz odesłanie pozostających w tyle pięciu okrętów straży tylnej do pobliskiego hiszpańskiego Kadyksu, już następnego dnia o świcie angielska pogoń wynurzyła się zza horyzontu, doganiając pragnącą uniknąć nierównej walki eskadrę. Dowódca „Centaur" ostatniego z francuskich okrętów — komandor de Sabran, widząc beznadziejność sytuacji, postanowił przez poświęcenie swego okrętu poprawić sytuację Francuzów. Chodziło mianowicie o zyskanie na czasie o tyle, aby jego eskadra mogła ponownie skryć się za horyzontem. Walka pojedyńczego bohaterskiego okrętu z całą angielską strażą przednią trwała około sześciu godzin! Ofiara została tylko częściowo opłacona — tylko dwa z pozostałych okrętów prześladowanej eskadry zdołały umknąć. Cztery wyrzuciły się na ląd podczas walki, z których dwa wpadły w ręce angielskie, dwa zaś pozostałe zdołały spalić na brzegu własne załogi. Anglicy nie uszanowali prawa wód terytorialnych neutralnej Portugalii, u której wybrzeży rozegrał się dramat tulońskiej eskadry. Adm. Clue zmarł z ran **wkrótce po bitwie.**

(D. c. n.)

***) Refit — uzupełnienie prowiantu, wody, załogi, amunicji i wtedy żagli, obecnie zaś paliwa.**

Morskie NOWOŚCI TECHNICZNE

ŁÓDŹ ODRZUTOWA

Znany rekordzista świata Malcolm Campbell zapowiedział nową próbę pobicia swego rekordu szybkości uzyskanego na łodzi motorowej, wynoszącego 141 mil na godzinę. Tym razem Campbell zamierza zastosować na swej nowej łodzi napęd odrzutowy. Będzie to pierwsza próba tego rodzaju. Pod osobistym nadzorem rekordzisty fabryki lotnicze Vickers i Fairey przystąpiły już do budowy tej łodzi, która otrzyma nazwę „Błękitny Ptak".

Źródłem napędu łodzi będzie silnik odrzutowy „Goblin" typu de Havilland, który zostanie zainstalowany na rufie w ten sposób, że strumień gazów wylotowych znajdzie się zaledwie na kilka centymetrów nad powierzchnią wody. Przy rozwinięciu pełnej szybkości moc tego silnika wyniesie 3.000 KM, t. zn. tyle, ile dawał zwykły motor i śruba na starej łodzi Campbella, z tym jednak, że silnik odrzutowy jest o 215 kg. lżejszy od motoru spalinowego. Pozwoli to na zwiększenie szybkości nowej łodzi. Ponadto przewidziane jest dalsze zwiększenie mocy silnika odrzutowego o pewien procent, jeśli wytrzymałość łodzi okaże się dostateczna ku temu.

Na dziobie łodzi zostaną umieszczone dwie rury wpustowe, doprowadzające powietrze do silnika. Będą one umieszczone znacznie wyżej nad powierzchnią wody, niż rury wylotowe, ale fakt dostania się wody do rur wlotowych nie przeszkadza, jak wykazały próby, w pracy silnika, lecz wręcz odwrotnie — wzmaga jego moc.

Silnik odrzutowy zastosowany na nowej łodzi Campbella nie jest nowym osiągnięciem, gdyż już podczas wojny używano go na samolotach typu „Vampire", poczynione zostały jednak w nim pewne zmiany w kierunku przystosowania do działania tuż nad powierzchnią wody. Sam kadłub nowej łodzi także będzie pod wieloma względami różnił się od poprzedniej i został opracowany przez samego Campbella. Posiadać on będzie wybitnie aerodynamiczne linie i będzie przypominał raczej kadłub ślizgowca niż łodzi. Nowy model łodzi został poddany już próbom w tunelach powietrznych i już wkrótce zostanie spuszczony na wodę. Campbell oświadczył, że łódź swą wykorzysta nie tylko dla celów sportowych, gdyż będzie ona mogła z powodzeniem być stosowana dla wykonywania różnych realnych zadań. Czy będzie to pierwowzór jednostki morskiej o napędzie odrzutowym — przyszłość pokaże.

HOLOWNIKI SPALINOWE

Budownictwo okrętowe w Związku Radzieckim osiągnęło pomyślne rezultaty w produkowaniu holowników spalinowych. Dotychczas holowniki były napędzane przeważnie parą wodną co pociągało za sobą duże obciążenie węglem bunkrowym. Obecnie stocznia ryska przystąpiła do budowy pierwszych dwuch holowników o motorach spalinowych. W ostatnich dniach ukończone zostały próby mechanizmów i manewrowania morskiego pierwszego holownika „Gwardzista" wyposażonego w motor spalinowy Diesla o mocy 500 HP. Drugi holownik pełnomorski tego typu „Partyzant" zostanie spuszczony na wodę w przyszłym miesiącu.

„MOJE najlepsze zdjęcie"



„NIMFY" Nad. St. Krauze, Paryż

CZEKAMY NA DALSZE ZDJĘCIA NASZYCH CZYTELNIKÓW!

Z bocianiego gniazda

Szczególny wypadek

Zaiste niezwykłe zdarzenie przeżyła załoga i pasażerowie jednego z angielskich statków podczas ataku niemieckich okrętów podwodnych na konwój aliancki na Atlantyku. Gdyby nie fakt, że wypadek ten rozegrał się na oczach setek ludzi i został następnie podany w oficjalnym piśmie morskim „The Navy", trudno by było uwierzyć w jego prawdziwość. Bo posłuchajmy...

„W jeden z mglistych, grudniowych poranków na konwój płynący w kierunku Irlandii uderzyło „stado" niemieckich okrętów podwodnych i po dłuższej walce rozproszyło cały konwój. Jeden ze statków angielskich znalazł się w pewnej chwili osamotniony naprzeciw wynurzającego się z oceanu okrętu podwodnego. Była to jeszcze początkowa faza bitwy o Atlantyk, statek nie miał więc jeszcze żadnego uzbrojenia. Na widok przygotowującego się do strzału niemieckiego okrętu, załoga i pasażerowie zamarli w śmiertelnym przerażeniu. Rzeczywiście Niemcy odpalili po chwili torpedę. Po przepłynięciu kilkunastu metrów, nagle zrobiła ona zwrot o 90°, płynąc równolegle do statku, który miał być jej celem, po czym wykonała jeszcze jeden taki sam zwrot i na oczach osłupiałych z przerażenia i zdumienia pasażerów statku uderzyła w niemiecki okręt podwodny, niszcząc go całkowicie. Przypuszcza się, że powodem dziwnego zachowania się torpedy niemieckiej mogło być umyślne rozregulowanie przyrządów sterowych przez obcokrajowych robotników, pracujących w niemieckich fabrykach torped."

Na bezdrożach

Wychodzący w Londynie „Dziennik Polski i Dziennik Żołnierza", którego charakterystyczne artykuliki nieraz przedrukowywane są w prasie polskiej, zamieścił ostatnio krótką wzmiankę, fotografię której podajemy poniżej.

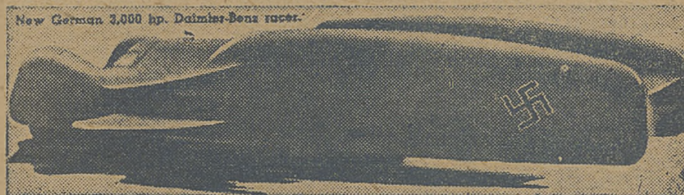
Po co ta podróż?

W kanale La Manche "zdjęto" z dinghy (gumowej łódki ratunkowej) 30-letniego podchorążego Polskiej Marynarki Wojennej, Janusza Sylwestrowicza, który chciał w ten sposób przepłynąć Kanał, dostać się do Francji, a stamtąd powrócić do Polski. Sylwestrowicza chwilowo zatrzymała policja w Dover.

„Po co ta podróż?" — zapytuje ze zdziwieniem redaktor wspomnianego pisma.

Jego zdaniem widocznie cały sens wojny polegał na tym aby wywalczyć sobie zaszczyt... kopania kartofli u angielskich farmerów a nie powrót do ojczyzny i służba w Odrodzonej Marynarce...

PRZED NAMI NOWE REKORDY...



W n-rze 4-ym miesięcznika amerykańskiego „Mechanix Illustrated" z lutego 1946 znajdujemy m. in. artykuł pt. „Przed nami nowe rekordy", omawiający nowe osiągnięcia techniki automobilowej. Wśród zdjęć ilustrujących ten ciekawy artykuł znajdujemy powyższe zdjęcie z niemniej ciekawym podpisem: **„Nowy niemiecki wóz wyścigowy o sile 3.000 HP."** Zapytujemy: jeżeli istotnie „nowy", co robi swastyka na tym wozie?

32 tys. mil morskiej żeglugi

Parowiec radziecki „Komiles" dokonał w ciągu ostatnich kilku miesięcy nie lada wyczynu, opływając dookoła całą kulę ziemską. Statek ten wyruszył z macierzystego portu Władywostok, przez Ocean Indyjski i Morze Czarne do Odessy, skąd po krótkim postoju udał się w dalszy rejs przez morze Śródziemne, cieśninę Gibraltarską i Atlantyk do portów USA i Meksyku. Następnie przez kanał Panamski, parowiec radziecki wpłynął na wody Oceanu Spokojnego i po kilku tygodniach zawinął znów do Władywostoku. Podczas tego wielkiego rejsu statek przebył olbrzymią trasę wokół ziemi wynoszącą 32 tys. mil morskich.



„ADMIRAŁ"

W zeszłym numerze dokończyliśmy pierwszą partię, notując każdy ruch w pełnym wypisie wraz z zaznaczeniem uszkodzeń wgl. zatopień npl figur. Zgodnie z prawidłem nr. 12 „skutków ataku zrzec się nie wolno", notowanie uszkodzeń nie jest konieczne. Dalsze partie notować będziemy sposobem skróconym, przez podawanie wyłącznie pozycji końcowej po posuwie lub obrocie. A więc zamiast Pih-io piszemy tylko io, zamiast Pgf-fg podajemy fg. Przy startach wystarczy nawet tylko jeden znak, jeżeli się umówimy, że podawać będziemy tylko akwen z lewej burty po zajęciu nowej pozycji, a więc zamiast Pdc-ih piszemy tylko i. Przy skokach piszemy akweny z lewej burty pozycji wyjściowej i końcowej: zamiast Ł1314-lm tylko 13-l.

Dla przykładu podajemy dziś tę samą partię sposobem skróconym.

1. i	9	16. h-10	10o	31. h	8f
2. i10	h10	17. 10i	8g	32. Bg8	7i
3. 1110	13-l	18. 8-m	8f	33. B9m	r-13
4. g	l-8	19. f-8	7f	34. gf	13-k
5. fg	8g	20. B67	x-y	35. Bm9	k-6
6. 2g	Bl13	21. Be7	6k	36. B18	e7
7. S7	Blm	22. B87	o11	37. Blk	ef
8. 9	B9m	23. j	o10	38. 8f	lf
9. a-1	Bm9	24. 10n	on	39. Bkl	2f
10. 8	Bg9	25. S12	16n	40. B78	2g
11. 8g	B17p	26. B12	e7	41. gh	m
12. 1011	o	27. j-11	f7	42. lm	m-9
13. 4-h	16-n	28. B78	13-k	43. o10	h10
14. B7	w-13	29. g3	fg	44. n10	23
15. 1-f	8	30. g2	gf	45. 3h	b3
				46. 910	bc

Uwagi taktyczne do partii.

Po ruchu 33 białych Bm9 sytuacja przedstawia się następująco: Biała flota zatopiła 6 npl jednostek, a straciła pięć. Biali rozporządzają jednak tylko jednym pancernikiem o pełnej sile bojowej wobec trzech czarnych pancerników. W walce jest poza krążownikami pięć lekkich białych jednostek wobec dwuch czarnych. Punkt ciężkości walki przesunął się ku czarnemu morzu. Czarna flota nie może się swobodnie rozwijać, przeszkadza biała łódź ml. Mimo to sytuacja białych jest bardzo trudna wobec groźby trzech czarnych pancerników.

Biały admirał nie chce dopuścić do zaskoczenia swych pancerników na redzie przez łódź ml-1514 ani do zacieśnienia się białego pierścienia. Postanawia więc sprowokować białych. Ruch następny , 33a: r-13 ma wywołać łódź na plan: ml-141, 7l-8l oraz oczyścić czarne morze dla przygotowania ofensywy. O ile by nie nastąpił atak łodzi, pancernik i krążownik, tworząc nowy zespół zachodni, mają za zadanie oskrzydlić białą flotę i atakować port. Łódź, jak wynika z dalszego ciągu bitwy, nie atakuje, a operacja na zachodzie doprowadza do sytuacji w/g diagramu 1:39a z poprzedniego numeru.

Biała flota co prawda odpiera atak zachodniego pancernika, ale jest bezsilna wobec ruchu 41a:P9. Tu admiralski okręt Pst przedziera się przez linię białych okrętów, paraliżując równocześnie obronę pancernika gh. Umożliwia to czarnemu pancernikowi zachodniemu zdobycie białego portu.



Nowak J. Zgierz. Książek o tematce Was interesującym nie posiadamy. Radzimy jednak przeczytać J. Pertka — „Wielkie dni małej floty". Z książki tej poznacie dzieje Marynarki Wojennej na przestrzeni ostatnich 8 lat. Żądane numery wysłaliśmy.

W. P. i J. B. Toruń. W sprawie planów jachtów morskich zwróćcie się do f-my „Yacht-Service" w Gdyni, Al. Zjednoczenia 5, do inż. Tumiłowicza, znanego konstruktora jachtów, lub do Polskiego Związku Żeglarskiego w Warszawie, ul. Mokotowska 31/33. Odnośnie map Bałtyku proszę zwrócić się do P.I.H.M. w Gdyni, Waszyngtona 42.

Jurjewicz R. Darłowo. Podajemy charakterystyki okrętów, o które pytacie: 1. **ORP „Wicher"** 1.540 t., 4 działa 130 mm, 2 — 40 mm plotn., 4 NKM, 60 min, 6 wyrzutni torped 530 mm. 2. **ORP „Gryf"** — stawiacz min: 2.250 t., 6 dział 120 mm, 4 — 40 mm plotn., 300 min. 3. **ORP „Gen. Haller"** — kanonierka: 342 t., 2 działa 75 mm. 4. **ORP „Pomorzanin"** — okręt hydrograficzny. 200 t., bez uzbrojenia. Fotografie tych jednostek zamieścimy w najbliższych numerach naszego pisma.

Bartosik St. Wałbrzych. Podajemy adresy: Konsulat Holenderski, Gdynia, ul. 10 Lutego 21, Norweski, Gdynia, Dworzec Morski.

Leśniak Z. Bolesław k/Olkusza. Musicie jeszcze cierpliwie poczekać, ukończyć szkołę, a gdy będziecie w wieku poborowym, napiszcie do nas powtórnie w tej sprawie.

Rzoskowa K. Tczew. Adresu takiego biura nie znamy, radzimy skomunikować się z P.C.K. w Warszawie.

Zarząd Ligi Morskiej, Oborniki (Wlkp). Książki „Pies na blokady" nie ma, zamieszczone przez nas opowiadanie jest wyjątkiem z opracowywanej obecnie przez Brunona Dzimicza książki „Hel walczy nadal..."

Mirocki A. Kraków. W czasie ostatniej wojny walczyły pod polską banderą następujące okręty „Conrad", „Dragon", Garland", „Kujawiak", „Krakowiak", „Medoc", „Orkan", „Ouragan", „Piorun", „Pomerol", „Dzik", „Jastrząb", „Ślązak", „Sokół" oraz kilka mniejszych jednostek, nie licząc naszych starych, które przedarły się do Wielkiej Brytanii w czasie działań wrześniowych. Dane jednostek klasy „Tirpitz" podawaliśmy już kilkakrotnie.

Kowalczuk R. Toruń, Jędrek, Częstochowa, Kolasa J. i M. Warszawa. Istnieje w Mar. Woj. Szkoła Specjalistów Morskich, która przygotowuje specjalistów do służby na okrętach. Przedtem jednak uczniowie tej szkoły muszą przejść przeszkolenie rekruckie. Po odbyciu służby obowiązkowej, moglibyście pozostać w służbie zawodowej. Informacji w sprawie ochotniczego zaciągu udzieli Wam najbliższa RKU.

Skrynnyk Wl. Rzeszów. Odnośnie S.S.M. patrz odpowiedź wyżej. ORP „Garland" był tylko przydzielony na okres wojny naszej Marynarce Wojennej i pływał pod polską banderą. Numer 1 naszego pisma możecie jeszcze otrzymać. Kosztuje 15 zł.

A. Z. Wrocław. Na listy nie podpisane nie udzielamy odpowiedzi.

Gapiński St. Krzewina 32. Komplet „Marynarza Polskiego" od nr. 1 — 29 kosztuje 470 zł. i można go otrzymać w administracji. Książka, o którą pytacie kosztuje około 600 zł.

Banasiak J. Gdańsk-Wrzeszcz. Numer wysłaliśmy. Kącik modelarza będziemy w dalszym ciągu zamieszczać.

Stasiek, Łódź. Wymienione numery kosztują 225 zł. Jednostki o które pytacie, nie wrócą do kraju.

Baraniok A. Chorzów III. „Jane's Fighting Ships" kosztuje około 3.400 zł i można nabyć ją w księgarniach „Czytelnika" po uprzednim zamówieniu. **Niemcy** posiadali jeden lotniskowiec „Graf Zeppelin", którego jednak nie wykończyli i nie wykorzystali. Zatonął skutkiem uszkodzeń w 1945 roku na jez. Dąbskim w Szczecinie, skąd wyholowano go na otwarte morze i zatopiono, gdyż nie nadaje się ani do przebudowy, ani też do remontu.

Urbański J. Gdynia. Nie skorzystamy.

Makaruk R. Tłuściec. Ponieważ omówienie wszystkich typów japońskich okrętów liniowych zająłoby zbyt dużo miejsca, odpowiemy w tej sprawie listownie. Zaległe numery wysłaliśmy.

Niwiński J. Bydgoszcz. Liniowce typu „Montana" zostały zaprojektowane przez Marynarkę USA. w programie rozbudowy floty na rok 1940, nie zostały jednak zrealizowane. Miały to być jednostki, podobne do klasy „Iowa" lecz o wyporności ok. 58 tys. ton z uzbrojeniem głównym 406 mm. Pierwszych pięć nosić miało nazwy: „„Montana", „Ohio", „Maine", „New Hampshire" i „Louisiana". Nazwy kilku następnych nie ustalono. Budowy zaniechano, mimo gotowych planów. Dla orientacji podajemy charakterystykę klasy „Iowa": 45 tys. ton, 9 dział 406 mm, 20 — 130 mm, 80 — 40 mm plotn., ponad 40 — 20 mm plotn., oraz dużą ilość najcięższej broni maszynowej plotn. i 4 samoloty. W sprawie „Jane's Fighting Ships" — patrz odpowiedź A. Baraniokowi.

Redaktor kpt. Józef Balcerak

Ilustrował: S. Rolicz i S. Sierecki. **Fotografie:** J. Uklejewski, „Monde Illustre", S. I. B. — Photoservice.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"

Druk i ilustracje wykonano w Zakł. Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

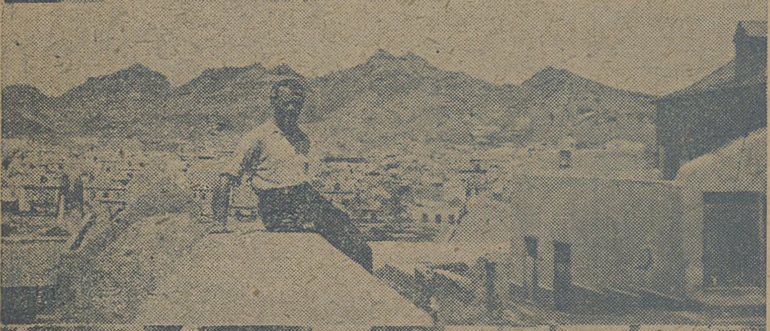
Adres i Administracja: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29. W-09919.

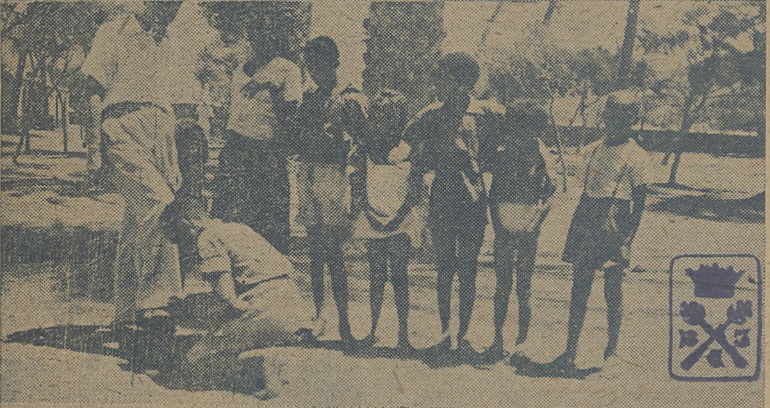
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.

Ogłoszenia: cała strona 87.000 zł; 1/2 str. 45.000 zł; 1/4 str. 23.000 zł; 1/8 str. 12.000 zł; 1/16 str. 6.000 zł; 1 mm. szer. 45 mm. — 75 zł; 1 mm. szer. 63 mm. — 100 zł. **Cena egzemplarza 20 zł.**

Na wyspie Św. Wincentego











Korespondencja własna „M. P."

W dali zamajaczył przed statkiem kompleks wysp archipelagu Cabo Verde, San Vincente i San Antonio. Wyspy te, nad którymi rządy sprawuje Portugalia, znajdują się w niewielkiej odległości od zachodnich wybrzeży Afryki, na wysokości Dakaru. Jest ich razem 14, przeważnie otoczone górami, o fatalnym klimacie (brak deszczów),— mieszkańców ponad 150 tysięcy, z czego ok. 5 tysięcy Europejczyków, 50 tys. Murzynów i 100 tys. Mulatów.

Tu na wyspie San Vincente, t. j. Św. Wincentego, mieliśmy, podobnie jak wiele innych statków zdążających do Ameryki Płd., czy do Europy, pobrać ze stacji bunkrowej węgiel na dalszą podróż. Zbliżamy się już do niewielkiej zatoki.

Rzucamy kotwicę na redzie, bowiem węgiel będziemy ładować z barek. Naprzeciw płynie motorówka, zdąża do nas i nie trudno odgadnąć, kto są ci ludzie, znajdujący się na niej: policja, lekarz, celnicy, agent towarzystwa angielskiego, do którego należy stacja bunkrowa i dostawca prowiantów. Po spuszczonym trapie wchodzą na pokład, każą się prowadzić do kapitana, — zwykłe formalności.

Ale co to? Spójrzmy, co się dzieje za burtą! Zostaliśmy nagle dosłownie osaczeni: kilkanaście łodzi, wśród których dojrzeć można było typowe murzyńskie canoe, popłynęło pod statek. Na każdym z nich znajdowało się kilku kolorowych ludzi, często w asyście paru nagich 8—10 letnich murzyniątek. Co to? — zapytacie — Czyżby jakaś „inwazja", czy sprytnie zorganizowany „szaber"? Nie, wystarczy spojrzeć uważniej: na łodziach nie ma żadnych dzid i tarcz, są natomiast pamiątki z wyspy: koraliki, zabawki, kokosy, sombrera, muszle, etc. Aha, więc będzie handel wymienny. Przypatrzmy się, jak to się odbywa: zebrani przy burcie marynarze wybierają sobie na dystans jakiś towar, znajdujący się na łodzi i wzamian proponują jakiś „ciuch": koszulę, spodnie, marynarkę, buty, — pokazując go oczywiście z daleka. Gdy kupcowi odpowiada ta zamiana, rzuca on z dołu linę wraz z koszykiem, marynarz wkłada w niego daną rzecz i koszyk odbywa wędrówkę, jak po windzie, znów na łódź. Kupiec ogląda „towar", poczem odbywa się dialog w różnych językach, — w danym wypadku po hiszpańsku.

Prawdziwą atrakcją, dla obcego przybysza, połączoną — że się tak wyrażę — z pewną dozą politowania, jest chmara małych, nagich chłopców murzyńskich, siedzących w tychże łodziach. Przekrzykują się oni wzajem, prosząc marynarzy, by rzucili do wody monety.

Rozpoczęło się bunkrowanie statku. Węgiel okazał się najgorszego gatunku. Przyczyna leżała w... strajku górników angielskich. Korzystając z tak wspaniałej okazji, węgiel przysłali tu Amerykanie, sprzedając go po normalnej cenie. Cóż z tego, że zły gatunek, przecież i tak statki muszą go wziąść, bo do stacji bunkrowych w Pernambuco, czy Dakaru dość daleko...

Nad pracującymi przy załadunku robotnikami czuwa kościsty policjant, — metys, na którym Iniane, ongiś posiadające zapewne biały kolor ubranie wisi, jak na strachu na wróble.

Podszedłem do niego, gdy stał oparty o reling i czyścił jedyną, posiadaną broń: bagnet, — od czasu do czasu zerkając spode łba na pracujących i wykrzykując pod adresem bardziej opieszałych. „Szykuje się pan na wojnę?" — pytam żartobliwie. „No amigo, to wy w Europie lubicie ją. My, jak walczymy to walczymy o chleb, a u was, w Europie, wojuje się dla samej wojny. My, czarni wiemy, że w opinii Europy i Ameryki jesteśmy „barbaros" (dzicy), a jednak, gdy toczyła się wojna z Niemcami i Japończykami, to tych „barbaros" pchało się na front. I co mamy z waszych wojen? Kiedyś, w tym samym porcie roiło się od statków zagranicznych, wszyscy przecież żyjemy tu z tego, a dziś? Dziesiąta część dawnej ilości, głód, choroby, żywność dziesięciokrotnie droższa, brak ubrań, zarobki głodowe. A przecież do Portugalii nie możemy mieć pretensji, bo to niewielki kraj i przede wszystkim musi pamiętać o eksporcie za granicę..." Hej,! — krzyknął na kogoś i pogroził palcem. Rozmowa urwała się, bowiem zawołano mnie do szalupy, która miała udać się na brzeg.

To, co widzicie na dokonanych przeze mnie zdjęciach, przedstawia kolejno: nasz statek, s/s „Narwik", na tle fragmentu wyspy San Vicente, dalej Waszego korespondenta również na tle, ale tym razem — panoramy miasteczka, zbudowanego w stylu osiedli afrykańskich. Wąskie uliczki, parterowe i jednopiętrowe domki, kilkanaście sklepików, parę barów, Ludzie, wyglądający często jak cienie, wyschnięci i spaleni od słońca, skarżyli się nam, że na wyspie nie było od dwu lat większego deszczu.

Na trzecim z kolei zdjęciu — typowy obrazek. Wałęsające się dzieciaki czepiają się napotkanego, białego człowieka, prosząc o papierosy, lub parę miedziaków. Wielu z nich jest bardziej honorowych, bowiem chcą sobie zarobić uczciwą pracą: są oni czyścicielami butów, chociaż śmiesznym jest czyszczenie obuwia na piaszczystej ziemi. Jeszcze niżej — to typ robotnika, spotykany tu najczęściej. Na ostatnim zdjęciu widzicie paru członków załogi naszego statku w asyście czarnej dzieciarni (i znów okazja do czyszczenia butów!). Tu na wyspie rzuca się w oczy pewien szczegół: rodzice wcale nie dbają o swoje dzieci i w tym tkwi tragedia rosnącego pokolenia. O rodziców nie dba państwo — o dzieci nie dbają rodzice. Gdy będąc na rynku, wpatrywałem się z zaciekawieniem w małą, może czteroletnią dziewczynkę, czepiającą się kurczowo sukni matki, zostałem nagle przez tę ostatnią zagadnięty: „Podoba się panu moja mała? Mogę ją sprzedać". Powiedziała to bynajmniej bez szczególnego smutku. Jak mnie poinformowano, zdarzają się tu takie wypadki, a matki są nieraz szczęśliwe, że ich dzieci dostaną się w ręce jakiegoś obcokrajowca, który może zapewni dziecku lepszą przyszłość...

Ze ściśniętym sercem opuszczałem wyspę Św. Wincentego. Naprawdę, że nie ma na niej nic świętego, oprócz nazwy, brzmiącej, zdaje się nieco szyderczo...

JÓZEF BALCERAK